



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

Sede Amministrativa: Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Storia

SCUOLA DI DOTTORATO DI RICERCA IN : Scienze Storiche

INDIRIZZO: Storia

CICLO XXI

TITOLO TESI

"Quando il timore vince l'abilità"

Formazione e professionalità dell'ufficialità della Marina Militare italiana
nell'età giolittiana.
1895-1910

Direttore della Scuola : Ch.ma Prof.ssa Maria Cristina La Rocca

Supervisore : Ch.mo Prof. Pietro Del Negro

Supervisore : Ch.mo Prof. Enrico Francia

Dottorando : Antonio Burrasca

Presentazione

Nei quindici anni compresi tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX la formazione degli ufficiali della Regia Marina Italiana venne profondamente modificata, in seguito all'azione legislativa del ministro Costantino Enrico Morin.

A seguito dell'applicazione dei Regi Decreti 28 gennaio 1894 n. 33, "Nuovo Ordinamento della Regia Accademia Navale" e Regio Decreto 17 dicembre 1896 n. 589, "Riordinamento dell'accademia navale", conosciuti come "Riforma Morin", il mondo culturale italiano di carattere navale conobbe una spaccatura e vide aprirsi un lungo scontro tra i fautori e gli oppositori della riforma.

Il nocciolo della questione venne individuato nell'eccessivo spostamento dell'asse formativo verso le discipline scientifiche in generale e matematiche in particolare.

Gli oppositori obiettarono che la formazione matematica non fosse utile alla creazione di comandanti ed ammiragli e lamentarono un profondo e pericoloso disinteresse verso il lato umano ed emotivo della professione di ufficiale.

Nel contempo in campo civile le correzioni del sistema educativo spinsero gli istituti tecnici – tra cui figuravano anche i nautici – verso una sempre maggiore presenza delle materie umanistiche, come la storia e la letteratura, nei curricula così da rafforzare la preparazione "umana" e "liberale" degli studenti.

Nel 1940 quegli stessi ufficiali, formati secondo le linee della riforma Morin, si trovarono impegnati nel secondo conflitto mondiale in posizioni di comando e alta responsabilità; e la querelle di inizio secolo trovò nei fatti la sua risposta.

Negli anni conclusivi del secondo conflitto mondiale e nel secondo dopoguerra gli scienziati sociali si interrogarono sui grandi temi legati alla domanda: "perché gli uomini combattono?" e svilupparono un concetto di "professionalità" e di "professione" finalmente riferito allo specifico mondo militare.

Alla luce di questa teoria è finalmente possibile inserire le problematiche della formazione all'interno di un più generale dibattito, e posizionare un ennesimo tassello all'interno del mosaico di motivazioni che hanno dato luogo alla performance militare navale italiana nella seconda guerra mondiale.

Nello specifico rende possibile la formulazione di una prima risposta alla domanda circa il perché del verificarsi di prestazioni operative tanto differenti tra la flotta pesante da battaglia e le unità sottili e mercantili a cui fu affidata la conduzione della "battaglia dei convogli".

Mettere in luce questa differente prestazione "professionale", rispondere alla domanda "erano professionisti quegli uomini?" allargando il dibattito sul binomio "Efficacia/Efficienza" sulla base di rilevamenti di carattere non tecnico è lo scopo di questo lavoro.

Presentation

In the 1894 the Italian minister of the navy Enrico Costantino Morin modified the law for the access in Italian naval academy.

In force of that law the formation of the navy officers was strongly oriented for the technical aspect of the officer profession.

Consequently the Italian world of navy culture was broken in two part: the first that defend the priority of the liberal culture and the second prefers the technical aspects of the military profession.

Those groups fought a long battle between 1896 and 1911, when the minister of the navy Pasquale Leonardi Cattolica decided for a new change of the educational system.

The heart of the matter was the formation of the navy officers; the officers of the navy had to be commanders or technicians?

Should be the liberal skills (as history or literature), or the scientific skills (as maths or science) the professional skills of an officer?

The problem was very important in those years and it is even more important today because it is connected to the questions of “efficiency/efficacy” of the military.

At the end of the XIX century and in the first decade of the XX century in Italy, a group of historians and sea scholars like Camillo Manfroni, Augusto Vittorio Vecchj, Cristoforo Manfredi, David Levi Morenos, Gaetano Limo, and some other tried to explain to the country - through the pages of a lot of magazines - that an officer who doesn't know the history, the traditions, the literature of his country, isn't a military officer but only a navy driver, or an engineer; neither a commander nor an admiral.

This work will try to reconstruct this discussion.

In the same time I'll try to insert the problem of “education/formation” of the officer in the most large discussion on the military officer like a “professional man”.

At the end I'll compare the results obtained by the Italians high command “Supermarina” and by the commanders of the battle fleet during the second world war, with the results obtained by the British officers during the war in the Mediterranean sea.

Indice

Capitolo 1: Introduzione

1. Obiettivi e percorsi: una via atipica e accidentata; pp. 6
2. Le teorie: la scuola americana; pp. 17
3. Il caso italiano; pp. 27

Capitolo 2: La Regia Marina e il nuovo Regno d'Italia

1. La marina militare italiana: un parto complesso; pp. 34
2. L'Armata di Mare all'alba dell'età giolittiana; pp. 41
3. Il ruolo politico dei militari e il problema della loro applicazione; pp. 51
4. Gaetano Mosca e il ruolo dei militari all'interno delle strutture sociali: un caso di studio e uno di disinteresse; pp. 58
5. I rapporti tra società civile e società militare: "aristocrazia al servizio" o "al servizio dell'aristocrazia"?; pp. 64

Capitolo 3: Il problema della formazione

1. Le scuole di marina e il nodo della formazione del personale: la struttura educativa civile e militare nella "palude" politica italiana; pp. 75
2. Il problema della formazione; pp. 91
3. I programmi a confronto; pp. 93
4. Educazione o addestramento? La presenza della storia e il suo uso; pp. 112
5. "Professionalità dal basso" o "bassa professionalità"?; pp. 125

Capitolo 4: tecnici o umanisti?

1. Il dibattito generale sulla formazione dell'ufficiale di marina attraverso alcuni periodici del tempo (*Rivista Marittima, Lega Navale, Nuova Antologia*); pp. 134
2. Cosa leggono i marinai? Il problema della cultura del personale: dall'ufficialità al CRE (Corpo Reale Equipaggi); pp. 149
3. Le tracce della "professionalità militare" nelle parole dei formatori stranieri: una coscienza internazionale; pp. 169

Considerazioni & Conclusioni: pp. 170

Bibliografia pp. 208

Allegati:

Appendice n. 1, pp. 223

Capitolo 1: introduzione

paragrafo 1:

Obiettivi e Percorsi: una via atipica e accidentata

Scopo di questo lavoro era, al momento della sua impostazione, la realizzazione di un rilevamento, di un esame della partecipazione dell'ufficialità della marina militare italiana al dibattito culturale nazionale sia a tema eminentemente navale che storico e politico, con particolare attenzione per la trattazione dei problemi della formazione del personale e della pedagogia, negli anni compresi nel periodo 1900-1910.

Scopo primario di tale rilevamento era mettere in luce il livello di penetrazione degli insegnamenti impartiti ai vari partecipanti al dibattito durante gli anni della loro prima formazione in accademia navale; secondo il principio che non si insegna nulla che non si voglia in un futuro vedere messo in pratica.

E di conserva mettere in luce il livello di comprensione del problema più vasto della necessità di una formazione umanistica e/o tecnica da impartirsi al personale del ruolo "ufficiali", sia da parte dei discenti, graduati essi stessi, che da parte dei docenti, in quanto responsabili dell'esecuzione della politica scolastica decisa dalla dirigenza della Forza Armata.

Andando più nello specifico si voleva cercare di sondare la presenza e la penetrazione degli insegnamenti umanistici in generale e storici in particolare all'interno dell'habitus professionale e mentale dell'ufficialità di marina del tempo.

Riuscendo così ad evidenziare parzialmente - attraverso l'enucleazione di un fondamentale parametro proprio della teoria sociologica della professione applicata al mondo militare - il livello di "professionalità" raggiunto dal corpo ufficiali posto in esame.

Il periodo di riferimento scelto, come poc'anzi accennato, è quello generalmente noto come "Età Giolittiana"; nello specifico il primo decennio del XX secolo, che coincide quasi perfettamente con il momento di "massimo" di cosiddetta età.

Periodo che coincide altresì con il periodo di prima formazione di quasi tutta quella ufficialità della

marina militare italiana che verrà coinvolta negli eventi bellici del primo e del secondo conflitto mondiale; prima in ruoli subalterni e poi con mansioni direttive e di alto comando, oltre che di vera e propria definizione della condotta strategico/tattica del conflitto.

Questa scelta permetterà, al termine del lavoro, di avere un ulteriore riscontro della presenza e comprensione delle discipline e delle abilità apprese durante gli anni della formazione attraverso l'esame della prova pratica offerta dal corpo ufficiali in diversi momenti conflittuali successivi (guerra Italo-Turca; Prima Guerra Mondiale; crisi di Fiume; guerra di Etiopia; Guerra Civile Spagnola; Seconda Guerra Mondiale), in cui l'Armata di Mare ebbe sempre un suo ruolo, che spesso fu anche da protagonista.

Al di là di questo la scelta del decennio giolittiano è stata realizzata anche per altri motivi, di carattere più pratico.

In primis perché storicamente rappresenta - al di là di ogni ragionevole dubbio - uno dei rari momenti all'interno della storia patria in cui lo strumento bellico subì effettivamente non solo critiche e attacchi di forte intensità e alta incisività, ma anche - a livello oggettivo - un concreto tentativo - operato da parte della rappresentanza politica nazionale legittimamente eletta - di limitarne poteri e prerogative attraverso un controllo più preciso e puntuale degli stanziamenti economici in suo favore (l'inchiesta Franchetti sull'amministrazione della Marina Militare; l'inchiesta parlamentare sull'esercito e la nomina di un borghese - il senatore Severino Casana - al dicastero della Guerra), e - a livello soggettivo - di una maggiore presa sugli esecutivi militari da parte di un governo del paese, inteso come gruppo di pressione civile, - o dello statista che lo guidava - finalmente in grado di opporsi realmente, concretamente al supino soddisfacimento delle richieste della parte militare e alle pressioni del cosiddetto "partito di corte" - che va inteso appieno come un gruppo di pressione civile concorrente a tutti gli effetti - in virtù sia della presenza sul trono di un sovrano più "democratico" del precedente, ma soprattutto della precisa e profonda conoscenza dei meccanismi del parlamentarismo e della burocrazia statale - culminata nella famosa "dittatura parlamentare" giolittiana con tutti i suoi pro e i suoi contro - posseduta e abilmente orchestrata dal presidente del consiglio del tempo: l'onorevole Giovanni Giolitti.

La presenza quindi di un governo legittimamente eletto, capace di approntare in tempi brevi gli strumenti e le strutture utili alla gestione della cosa pubblica; di garantire il funzionamento ordinato della macchina statale; di assicurare l'ordine pubblico e la sostanziale stabilità e credibilità del sistema politico ha giocato indubbiamente un ruolo importante all'interno della scelta del periodo di riferimento.

Tutti gli elementi elencati precedentemente fanno parte a vario titolo delle molteplici teorie finora formulate dagli studiosi per affrontare il delicato problema dell'indagine del mondo militare, dell'istituzione militare come corpo politico e sociale tout court.

La scuola di pensiero che si è maggiormente dedicata a tale tema, distinguendosi per impegno e profondità delle riflessioni, è quella definita "scuola americana"; scuola rappresentata a tutt'oggi dal prof. Charles C. Moskos¹.

Questi è autore di uno degli ultimi sviluppi di tale linea di studio che prende il nome di "teoria segmentata" o "modello I/O" - dove I/O sta per INSTITUTIONAL/OCCUPATIONAL.

Tale teoria rappresenta un'evoluzione delle precedenti riflessioni elaborate da Samuel P. Huntington² e Morris Janowitz³ e costituisce contemporaneamente anche un tentativo di integrazione dei modelli di convergenza e divergenza tra le parti civile e militare elaborati da questi ultimi.

Teorie queste a loro volta debitrice del lavoro di un altro scienziato sociale: Samuel A. Stouffer⁴, che per primo nel periodo 1941-1946 condusse uno studio metodico sulle attitudini del soldato americano impegnato allora nel secondo conflitto mondiale⁵.

A completare ed arricchire tali riflessioni hanno contribuito negli anni vari altri studi di cui citiamo qui solo alcuni dei lavori più significativi senza tentare minimamente di stendere una bibliografia esaustiva. In primis il lavoro di Samuel E. Finer sul ruolo dei militari in politica con particolare enfasi sul problema della "cultura politica" dei militari⁶; poi va ricordato lo studio di John W. Masland e Laurence I. Radway sull'istruzione delle forze armate negli USA in relazione alla politica nazionale⁷; e merita grande attenzione il saggio dell'olandese Jacques Van Doorn dedicato al problema del mondo militare come agente sociale e al suo ruolo nei mutamenti della società⁸.

Queste teorie sono però tutte di matrice sociologica e non storica (per quanto anche la storia sia a pieno

¹ Charles C. MOSKOS, *Soldiers and sociology*, traduzione italiana a cura di Fabrizio BATTISTELLI, *Sociologia e soldati*, Milano, FrancoAngeli, 1994

² Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957

³ Morris JANOWITZ, *The professional soldier. A social and political portrait*, Glencoe, Illinois, The free press of Glencoe, 1960

⁴ Samuel A. STOFFER, *Studies in Social Psychology in World War II: The American Soldier*, Princeton University Press, 1949

⁵ Il progetto di studio sull'attitudine al combattimento fu ritenuto tanto importante dal governo USA del tempo da spingere l'amministrazione della Casa Bianca ad impostare una ricerca con "fondi illimitati"; tanto che i vari studiosi statunitensi (tra cui appunto anche MOSKOS) non si vergogneranno mai di ammettere di ricordare quei tempi - così privi di preoccupazioni economiche - con una certa nostalgia.

⁶ S. FINER, *The man on horseback. The role of the military in politics*, London, Pall Mall press, 1962

⁷ John W. MASLAND, Laurence I. RADWAY, *Soldiers and scholars. Military education and national policy*, Princeton, New Jersey, Princeton University press, 1957

⁸ Jacques Van DOORN, *The soldier and social change. Comparative studies in the history and sociology of the military*, Beverly Hills, Sage publications, 1975

titolo una scienza sociale).

E tale potente sviluppo teorico è proprio e specifico dei soli Stati Uniti d'America.

Unico stato al mondo che, negli anni del secondo dopoguerra, vide l'amministrazione civile impostare programmi di studio e ricerca inerenti le forze armate con budget illimitati.

In generale nei paesi del blocco occidentale un simile impegno non esisteva.

Pur manifestandosi correnti di pensiero e interessanti riflessioni, tali lavori non sono assolutamente paragonabili in quanto a risultati pratici e attenzione intellettuale con quelli USA.

In Italia poi, caso limite del blocco occidentale nel senso opposto, non si verificò pressoché alcuno studio in senso assoluto fin quasi agli anni '80 del XX secolo..

Solo dalla seconda metà degli anni '70 del XX secolo infatti si è assistito ad un risveglio negli studi storici e sociali che ha toccato anche la “sociologia dell'istituzione militare”⁹.

Ma studi specifici dedicati a tale ambito, a cui il mondo scientifico ha dato la giusta attenzione, sono databili solo al decennio successivo, e riconducibili all'opera di un ristrettissimo gruppo di studiosi che dal lato storico e sociologico si è sobbarcato il peso dell'innesto di tali studi nel tronco culturale del nostro paese, grazie anche agli incoraggiamenti ottenuti da rapporti finalmente più liberi e sereni con le comunità scientifiche europee e d'oltreoceano.

I docenti più accreditati in tal senso nel panorama scientifico italiano, per impegno continuativo e non episodico nello specifico ambito di ricerca sono: Piero Del Negro, Vincenzo Caciulli, Nicola Labanca, Gian Luca Balestra per il lato storico; Giuseppe Caforio, Guido Sertorio, Marina Nuciari, Fabrizio Battistelli, Gian Paolo Prandstraller per il lato sociologico.

Tutte queste figure di scienziati sociali si sono proposte, in via preliminare, di affrontare un problema complesso secondo i canoni della ricerca sociologica sostenendola con corredi di riferimenti storici¹⁰, come previsto dai normali metodi di indagine sociologica di taglio qualitativo.

Questa tesi invece si propone di percorrere un percorso sostanzialmente inverso: vuole tentare di ricostruire storicamente una vicenda e di sostenerla progressivamente attraverso l'evidenziazione di parametri propri delle teorie sociologiche dedicate all'istituzione militare.

In ogni caso evitare la commistione tra le due dinamiche di ricerca e impostare un discorso che sia solo storico o solo sociologico è pressoché impossibile, perlomeno per quanto riguarda questo specifico ambito.

⁹ Tale denominazione in luogo della traduzione letterale del termine è opera del generale Giuseppe CAFORIO. Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e Forze Armate. Sviluppo storico della sociologia dell'istituzione militare*, Maria Pacini Fazzi editore, Lucca, 1987

¹⁰ Non sarebbe affatto errato sostenere per gli studiosi statunitensi la qualifica di “Socio-Storici”.

Non solo le teorie di riferimento – come detto - sono tutte necessariamente miste, ma gli elementi che si vanno ad esaminare sono tutti interrelati; gli attori sociali si sovrappongono, mescolano e a tratti collidono violentemente dando luogo a contraccolpi improvvisi e sviluppi inaspettati ogni volta che viene a determinarsi un'azione.

Quindi le stesse teorie che cercano di affrontare tali dinamiche risultano poco comprensibili e spesso fuorvianti se impostate su elementi presi a se, al di fuori di un discorso storico che ne evidenzi lo sviluppo e i legami con le molteplici branche della vita nazionale; prive di prospettive concrete se separate dalle ricerche e riflessioni elaborate dagli studiosi che finora vi si sono dedicati.

Quindi questa tesi sarà una tesi “mista”.

Mista per necessità se non per volontà; e forse per questo né storica né sociologica ma questo è un rischio che si deve correre se si vuole cercare di avere una visione che non sia troppo inficiata dalla classica “*fog of war*”.

Ogni parte dello studio sarà dedicata all'esame di un brano del problema e all'enucleazione di uno specifico parametro della teoria; *trait d'union* sarà la storia della formazione impartita all'ufficialità di marina nazionale sia all'interno della Regia Accademia Navale di Livorno che nei molti Regi Istituti Nautici del regno.

Lente di ingrandimento sarà invece il dibattito culturale circa le tematiche della formazione e dell'educazione del personale che si accese negli anni del primo '900 intorno alle Forze Armate.

Questo perché il parametro “formazione” in generale come già accennato precedentemente – e quello della formazione storica nello specifico - non solo è fondamentale all'interno della teoria della “professione” (sia civile che militare) ma perché appunto tale elemento ha uno sviluppo storico, analizzabile e ricostruibile attraverso le tecniche di indagine storiografica e di critica delle fonti.

Idem si può dire del parametro costituito dalla stessa “vocazione” che, per quanto più aleatorio e di difficile trattazione, possiede esso stesso una sua storia legata strettamente con quella della formazione.

Come sostiene apertamente Samuel P. HUNTINGTON infatti

“The vocation of the officer also possesses a history. The management of violence is not a skill which can be mastered simply by learning existing techniques. It is in a continuous process of development, and it is necessary for the officer to understand this development and to be aware of its main tendencies and trends. Only if he is aware of the historical development of the techniques of organizing and directing military forces can the officer expect to stay on top of his profession. The importance of the history of war and military affairs receives sustained emphasis throughout military

writing and military education.”¹¹

In conseguenza di ciò la “storia” diviene una abilità di carattere fortemente professionalizzante (rientra appieno nel parametro definito come “expertise”) in quanto capace di sostenere praticamente la “vocazione” dei giovani alla carriera militare, attraverso il veicolo del codice etico di riferimento della categoria.

Diviene quindi a tutti gli effetti una delle “skills” fondamentali all’interno del curriculum dell’ufficiale inteso modernamente come “manager” della violenza; e come tale è possibile individuarne la presenza e l’assimilazione attraverso i comportamenti pubblici, la partecipazione alla vita culturale e politica dell’ufficiale stesso.

Le fonti ritenute utili allo sviluppo di un simile progetto sono state individuate in un gruppo di periodici di vario genere costituito da: *Rivista Marittima*, ossia il periodico ufficiale della Forza Armata che contiene al suo interno sia scritti di carattere tecnico ultraspecifici che contributi di natura umanistica legati alla storia della forza armata, alle esplorazioni scientifiche, alle problematiche del pensiero tattico e strategico e della formazione del personale; *La Lega Navale*, cioè il periodico ufficiale dell’omonima associazione che invece ha un carattere dichiaratamente propagandistico e volto a suscitare in un pubblico il più largo possibile un interesse per il mondo marittimo in generale, oltre che a presentare anche dei pregevoli contributi di natura tecnica e dibattiti accesi sul problema della forza morale degli equipaggi e sulla formazione del personale; da ultimo – ma non per importanza – *La Nuova Antologia*, che è periodico di alta levatura culturale, che ospita al suo interno anche contributi legati alle problematiche delle forze armate proprio perché sentite come elemento problematico della vita nazionale necessitante di attenzione.

Di questi tre periodici il primo ospita in larga maggioranza articoli di militari o ex militari; nonostante la redazione sia aperta a contributi provenienti da qualunque settore della società nazionale la presenza di uomini in divisa è preponderante.

Insieme a questi vi è una buona percentuale di addetti del mondo marittimo (ufficiali della marina mercantile o lavoratori del mare) tra i quali vanno iscritti anche tutti quei civili che per interesse personale o per necessità legate al loro mestiere hanno afferenza con il mondo marittimo (docenti della Regia Accademia e di Istituti Nautici del Regno; docenti universitari di discipline legate al mondo marittimo e membri delle società per lo sviluppo della acquicoltura e della pesca; etc. etc.).

¹¹ Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957, pp. 13-14

Il secondo invece risulta popolato da elementi più eterogenei, dotati spesso di esperienza nel settore ma il più delle volte mossi da passioni personali, e da un intento manifestamente e dichiaratamente propagandistico che ne inficiano il vigore e il valore scientifico.

L'esame stesso degli autori degli articoli presenti su *La Lega Navale* risulta complicato alquanto dal generalizzato uso di pseudonimi per firmare i lavori in luogo del nome e cognome autentico.

Il terzo periodico (*La Nuova Antologia*) invece è caratterizzato spesso da un altissimo livello culturale e scientifico dei contributi, e da autori questa volta in larga parte civili, membri dell'élite culturale e politica del paese.

Tali autori sono dotati di profonda cultura, di una spesso non comune conoscenza delle materie trattate e spessissimo anche di ruoli politici attivi che permettono loro di trattare di argomentazioni afferenti il mondo militare - specie nei riguardi delle sue interrelazioni con il mondo economico e produttivo - da posizioni di forte competenza.

I problemi trattati però tendono a non essere di carattere tecnico come per il periodico di Forza Armata, ma perlopiù politico e culturale; cosa questa che rende gli articoli in cui tale dibattito viene sollevato particolarmente adatti al rilevamento di quegli elementi "umanistici" della formazione e della politica educativa che si desidera anche enucleare in questo studio.

Altra fonte sarà costituita dagli atti parlamentari della Camera dei Deputati del Regno d'Italia; nello specifico dalle discussioni dei bilanci del ministero della Marina Militare.

Questo perché fu alla Camera dei Deputati che si concretizzano gli attacchi della parte civile liberamente eletta (e non di nomina regia come i membri del Senato del Regno) contro il mondo militare, con il conseguente tentativo di "controllo oggettivo"; ed è sempre alla Camera che quindi si determinarono le risposte degli appartenenti al mondo marittimo circa le interrogazioni subite.

In poche parole si andrà a cercare nelle risposte dei militari deputati - di fronte ad un'opinione pubblica, così come ad un'assemblea polemica, e critica come quella riunita alla Camera dei Deputati, spesso apertamente ostile ai membri del Regio Governo e ai loro sostenitori - quelle tracce della "vocazione", della "metabolizzazione" del codice etico di riferimento, del fervore dato dal desiderio di "difesa" della propria categoria di appartenenza, della propria "professione" che dovrebbero scaturire automaticamente da uomini lungamente educati in quello specifico settore e portati a voler giudicare da se della bontà, correttezza e convenienza dei propri comportamenti.

In un confronto serrato sulle stesse ragioni d'essere del mondo militare tali tracce potrebbero contenere al loro interno importanti indicazioni circa la consistenza del bagaglio culturale di tale categoria e circa la sua comprensione.

E anche questo è un parametro della teoria sociologica dedicata alla professione militare: la responsabilità (*responsibility*).

Altre fonti come biografie, memoriali, carteggi ed epistolari risultano di difficile uso per più di un motivo.

In primis raramente questi uomini lasciano memoriali e biografie di immediato dominio pubblico; e quando lo fanno – perlomeno per ciò che ci è dato conoscere - è perlopiù a scopo difensivo.

E questo è ancora più vero per quegli elementi che hanno ricoperto ruoli di alto comando durante l'ultima guerra mondiale e si sono trovati a dover giustificare la loro condotta bellica con i contemporanei prima e i posteri poi; con il risultato quindi che molti documenti sono inficiati da fini giustificativi (i memoriali di Angelo Francesco Iachino¹² e Raffaele De Courten¹³ ad esempio per la Marina Militare; ma anche per l'esercito italiano sono esplicitivi i memoriali “dalle tombe di Cirene” del generale Rodolfo Graziani¹⁴).

Carteggi ed eventuali epistolari di carattere più privato sono invece di non semplice rinvenimento a causa o della ritrosia delle famiglie a mettere a disposizione il materiale (di cui spesso non si conosce nemmeno il valore né l'esistenza), o della effettiva perdita di tali documenti a causa delle politiche di scarto operate durante la sistemazione dei fondi archivistici (quando depositati in Archivi) o dell'abbandono in luoghi ormai dimenticati anche dai diretti discendenti.

A tutt'oggi gli unici elementi veramente fruibili dal pubblico sono costituiti da quelli contenuti nel fondo “Biografie” conservato presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.) di Roma, che però si limitano pressoché ad informazioni – più o meno approfondite – inerenti le poche figure di elementi di spicco di cui l'Armata ha voluto conservare la memoria e di cui in parte sono state anche stilate da tempo le biografie ufficiali (la maggioranza delle biografie finora pubblicate dall'ufficio storico della Marina Militare (U.S.M.M.) è dedicata ai grandi padri fondatori della flotta da guerra italiana, o a figure ritenute particolarmente importanti come progettisti, ministri, esploratori, etc. etc. ..).

Tra le informazioni messe a disposizione sono davvero esigue poi quelle relative all'effettiva educazione degli uomini frequentanti l'Accademia Navale in quegli anni.

Oltretutto lo stesso fondo “biografie” è in moltissimi casi poco più di un mero contenitore di

¹²Angelo IACHINO, *La sorpresa di Matapan*, Milano, A. Mondadori, 1957

Angelo IACHINO, *Tramonto di una grande marina*, Milano, A. Mondadori, 1959

¹³Raffaele DE COURTEN, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten. 1943-1946*, Roma, USMM, Stabilimento grafico militare, 1993

¹⁴Rodolfo GRAZIANI, *Ho difeso la patria*, Milano, Garzanti, 1947

informazioni anagrafiche o legate al puro e semplice stato matricolare; tutte notizie certamente utili ma anche pressoché innocue ai fini di questa ricerca¹⁵.

Tutto ciò non vuol dire che un contenitore della vera documentazione personale o riservata legata ai più vari personaggi non esista.

Si è a conoscenza – grazie all’attività di ricerca degli studiosi – della presenza negli archivi di memorie di addetti navali all’estero ancora non pubblicate¹⁶, e di ufficiali meno implicati direttamente nella gestione strategico/tattica dei conflitti che forniscono una ricca messe di informazioni in merito ai più svariati argomenti; me spesso tale documentazione, che tocca temi di grande importanza specie in questi anni in cui il problema della “responsabilità” delle azioni passate viene spesso rispolverato dai vari revisionisti, risulta protetta a vari livelli.

Questa documentazione, quando è effettivamente conservata è contenuta in fondi detti “personali” a cui non è possibile accedere senza la previa autorizzazione dell’amministrazione della Forza Armata.

Autorizzazione che spesso è subordinata all’ottenimento di quella dei familiari e/o dei discendenti del personaggio in esame per diretta disposizione testamentaria ,o dei discendenti che ne hanno fatto dono agli istituti archivistici (senza contare che uomini come appunto Iachino e De Courten sono morti rispettivamente nel 1976 e 1978 e quindi risultano ancora coperti dai vincoli di segretezza, non essendo ancora trascorsi nemmeno gli anni prescritti dalla legge per lo svincolo dei documenti dagli obblighi di riservatezza).

C’è comunque da notare un altro particolare legato a questa forma di fonte appena descritta che è proprio del tema di questa ricerca.

La manifestazione dei caratteri della “professionalità” - e in special mondo della “formazione” acquisita durante gli anni degli studi - nel momento in cui si arriva a parlare di questa con pienezza di significato, è – o dovrebbe essere - costante; la determinazione dell’habitus del professionista è permanente e lo rende - o dovrebbe renderlo - immediatamente e comunque riconoscibile.

In tal senso se di professione di potrà parlare questa dovrà essere manifesta in ugual modo nel pubblico come nel privato; e di conseguenza diviene possibile effettuare una scelta circa il ramo di indagine

¹⁵In moltissimi casi parti degli stati matricolari contenuti nelle cartelle del fondo “biografie” sono state censurate; cancellazioni rese possibili dalle leggi inerenti la difesa del segreto militare e delle informazioni personali che hanno ad esempio eliminato dai fogli matricolari anche i nomi stessi dei genitori degli ufficiali.

¹⁶ In questo caso è da ricordare il caso della memorie del Comandante di Vascello VOLPE che sul finire del XIX secolo condusse una importante missione diplomatica in qualità di addetto navale a Berlino e Vienna; tali memorie sono conservate presso l’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare di Roma e furono rese in parte pubbliche per la prima volta nel 1969 dal prof. Mariano GABRIELE all’interno dei suoi studi sulle Convenzioni Navali della Triplice Alleanza.

Stralci di tali memorie sono contenuti in:

Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969

maggiormente dotato di riscontri documentari immediatamente disponibili.

Per quanto scegliendo un ramo in luogo di un altro si determini una perdita in termini di completezza (lacuna eventualmente colmabile in un secondo momento con un supplemento di ricerca) non si dà comunque luogo a un minore valore dei risultati né delle riflessioni.

Lo studio delle fonti scelte verrà portato avanti in contemporanea con un esame delle strutture educative e delle molteplici iniziative di carattere formativo e pedagogico attivate sia dalla forza armata che da privati e associazioni animati da intenti anche filantropici e umanitari.

Si cercherà quindi di mostrare anche quanto potesse essere già strutturato al tempo l'albero del sistema formativo marittimo nazionale, di quante e quali energie si giovasse e di quali frutti fosse capace.

Solo in prospettiva storica, includendo all'interno delle dinamiche di sviluppo via via nuovi parametri, difatti, sarà possibile fornire una risposta coerente alle molteplici domande che affollano uno studio sulla professionalità generale in primis, e poi sul livello di professionalità in possesso di un gruppo sociale.

Domande che non possono escludere le basilari circa la possibilità quindi di parlare a pieno titolo di "professione", e a cascata varie altre.

Se la risposta è "sì" di che genere di professione si tratta?

Che obiettivi ha?

Come si struttura e si riproduce?

Qual è il codice etico a cui si riferisce?

Se "no" perché? Cosa manca?

Si tratta di deficit propri della struttura militare o di lacune di base ereditate dal tessuto civile?

C'è coscienza del proprio livello di professionalità?

Ancora una volta, se la risposta dovesse essere un "sì", è ritenuto questo livello soddisfacente dal personale?

Perché?

Si legano nelle riflessioni sulla professionalità i risultati pratici ottenuti durante i conflitti?

E la politica educativa e la formazione impartita?

E' rilevabile una direzione politica consapevolmente volta ad influenzare i processi di riproduzione del materiale umano?

O le iniziative intraprese vanno attribuite ad episodici momenti di interesse?

Tutte queste domande, ed altre ancora non potranno che sorgere spontanee nel corso di questa ricostruzione di uno dei momenti più vitali, salienti ed esaltanti della storia della nostra marina

nazionale, una storia di crescita e di maturazione: il momento cardine dell'uscita dall'adolescenza e del definitivo ingresso nell'età e nel mondo degli adulti.

Capitolo 1

Paragrafo 2:

Le teorie: La scuola americana

Quello della teoria di riferimento costituisce di per se un problema di non poco conto in quanto non vi è una teoria univoca; né una teoria specifica nella sua applicazione al caso italiano, né una teoria elaborata da studiosi italiani.

Ciò su cui ci si basa quando si va a trattare il problema della professionalità del mondo militare è il prodotto di un processo di analisi, studio e riflessione soprattutto straniero; nello specifico americano.

E ciò che è più importante impostato su parametri che sono profondamente distanti da quelli che informano la riflessione europea sul tema almeno fino agli anni '50 del XX secolo.

L'unico *modus operandi* realmente utile (e possibile) per la comprensione di tale teoria è la ricostruzione – anche sommaria – del processo di formazione di tale corrente di pensiero, evidenziando mano a mano gli elementi di interesse su cui i ricercatori hanno focalizzato la loro attenzione e le scelte intraprese di volta in volta.

In primis va precisato che la scienza che si è occupata principalmente di tale problematica è la sociologia; e che fin dalla fine del XVIII secolo i grandi pensatori europei che si occupavano delle problematiche legate allo Stato, al suo funzionamento e alle parti che ne costituivano il corpo si dedicavano anche alle problematiche del mondo militare.

Con il progredire della scienza e il manifestarsi di nuovi fenomeni, l'insorgere di nuove classi sulla scena sociale si applicarono i primi parametri di ricerca principalmente al mondo civile; il mondo militare poteva essere incluso nelle riflessioni ma non del tutto penetrato a causa sia della diversa considerazione in cui le Forze Armate venivano tenute a quel tempo, che della problematicità con cui queste potevano essere poste sotto analisi come oggetto di discussione.

Oltretutto i sempre più accentuati conflitti che si venivano sviluppando tra classi sociali emergenti portavano necessariamente a focalizzare l'attenzione su di queste.

Quindi la prima teoria dedicata allo sviluppo del concetto di “professione” e ai problemi della conflittualità tra corpi sociali fu una teoria civile e dedicata ai civili; questa non era certo dedicata solo al problema costituito dalla definizione del concetto di “professione”; ma toccò tutta una serie di punti

che spaziavano dalle ragioni che portavano un individuo ad abbracciare una data occupazione, a quelle che portavano gli uomini ad aggregarsi tra loro nell'espletamento di questa, ai legami che si sviluppavano durante l'attività lavorativa, ai modelli di comportamento che si venivano radicando man mano che si formavano degli autentici "gruppi professionali".

Tutto ciò tenne impegnata la riflessione degli studiosi europei che portarono le loro teorizzazioni ad un alto livello di purezza e pervasività arrivando anche a legare l'insorgere di comportamenti e dinamiche professionali al credo religioso del gruppo di appartenenza¹⁷.

Quando però scoppiò il secondo conflitto mondiale ci si trovò di fronte ad una molteplicità di domande che nei precedenti episodi bellici non ci si era posti con uguale profondità; in primis ci si chiese perché i propri soldati e quelli altrui combattessero e come si poteva corroborare o annichilire tale volontà combattiva.

Mancando riflessioni e teorie specifiche sul tema ma abbondando il materiale umano sotto le armi (eserciti sempre più numerosi e masse di prigionieri concentrate nei campi di prigionia) si decise di cominciare da zero e di porre direttamente le domande che interessavano ai militari.

La prima iniziativa veramente strutturata venne presa dal governo degli Stati Uniti d'America che affidò a Samuel A. STOUFFER¹⁸ e alla sua equipe¹⁹ il compito di analizzare il soldato americano; mentre a Edward A. SHILLS e Morris JANOWITZ venne commissionata una similare indagine sui soldati tedeschi catturati.

Era il 1941-42.

Sul finire del conflitto, dai risultati dell'indagine dell'equipe di STOUFFER venne realizzato un libro,

¹⁷E' emblematico in tal senso il lavoro di Max WEBER dedicato all'etica protestante in relazione allo spirito del capitalismo; sempre di WEBER risultano chiarificatori i testi di due conferenze tenute nel 1919 sul tema della "scienza come professione" e della "politica come professione".

Max WEBER, *L'etica protestante e lo spirito del capitalismo*, Milano, Fabbri editore, 1999

Max WEBER, *La scienza come professione. La politica come professione*, Milano, Oscar Mondadori, 2006

¹⁸Samuel A. STOUFFER, nato a Sac City (Iowa) il 6 giugno 1900 e morto di cancro il 24 agosto 1960 è stato uno dei maggiori sociologi statunitensi del XX secolo. STOUFFER spese gran parte della propria carriera tentando di dare una risposta alla capitale domanda: "come si può misurare l'attitudine?".

Docente di sociologia presso l'università di Chicago dal 1935 al 1946 e successivamente presso l'università di Harvard dal 1946 al 1960 ha legato il suo nome alla ricerca condotta negli anni 1941-1946 sulle forze armate statunitensi impegnate nel secondo conflitto mondiale, come direttore dell'istituto di ricerca collegato alla divisione "Informazione e Educazione" dell'esercito degli Stati Uniti.

Il risultato di tale lavoro di ricerca venne pubblicato nel 1949 dall'università di Princeton con il titolo:

Samuel A. STOUFFER, *Studies in Social Psychology in World War II: The American Soldier*, Princeton University Press, 1949

Tale lavoro sviluppava in ambito militare il fondamentale concetto sociologico definito come "relative deprivation" che, per sommi capi, esprime l'idea che un individuo determini il suo status basandosi su di una comparazione con gli altri; nello specifico le risposte acquisite mettevano in luce individui che venivano definiti contemporaneamente dalla società di appartenenza e dal gruppo primario di riferimento.

¹⁹L'equipe di ricerca era composta oltre che da Samuel STOUFFER da: Edward A. SUCHMAN, Leland C. de VINNEY, Shirley A. STAR, Robin M. WILLIAMS Jr.

pubblicato in doppio volume e intitolato: *The American Soldier*, la pietra miliare di quella che poi diventerà la teoria della *sociology of the military*.

Da tali volumi scaturì una incredibile messe di informazioni - spesso anche contraddittorie visto che vennero sottoposti ad indagine più di mezzo milione di individui - che andavano a gettare luce sui comportamenti dei militari, sulla visione di se stessi, sui rapporti tra commilitoni, sul comportamento in battaglia, sulle motivazioni e sulla solidità di queste, sui legami con le famiglie, etc. etc. mostrando un mondo completamente diverso da quello che fin ad allora si era pensato di conoscere; e soprattutto fornendo chiare indicazioni su ciò che i militari stessi giudicavano davvero importante, che rafforzava i legami interni e con le istituzioni civili e politiche e che permetteva ai gruppi di non sfaldarsi nelle situazioni di stress spesso estremo che si verificavano durante i conflitti.

Tali informazioni diedero modo al governo degli Stati Uniti di predisporre rapidamente misure efficaci contro il rapido manifestarsi del deterioramento dei parametri di efficienza ed efficacia delle forze armate; specie in vista di un acuirsi dello stato di sempre possibile conflitto (ormai di durata indeterminata) contro il blocco sovietico, sfociato poi nella “Guerra fredda”; conflitto basato più sulla minaccia del ricorso alla forza e sulla paura e lo stress che la violenza potenziale - portata dalla strategia della “deterrenza” - poteva esercitare sulle forze armate proprie oltre che avversarie, che sull’effettivo ricorso alla forza effettiva e alla guerra guerreggiata.

Grazie al lavoro di questi ricercatori la parte della teoria sociologia utilizzata durante i rilevamenti, nella sua variante applicata al mondo militare si dimostrò in grado di conseguire un’effettiva applicazione pratica capace di risolvere davvero dei problemi; di ottenere dei risultati sperimentali verificabili e soprattutto applicabili a casi concreti: in pratica ottenne la ratifica generalizzata del suo ruolo di scienza e un’immediata apertura del mondo civile – con i suoi finanziamenti – agli studiosi e analisti che si erano occupati – e si occupavano – di tali studi.

Nasce da qui la *sociology of the military*, termine che da noi è stato tradotto con “sociologia dell’istituzione militare”.

La teoria di base scaturita da *The American Soldier* fu definita come uno sviluppo della “teoria dei gruppi primari”²⁰; e pur avendo una radice piantata profondamente nel terreno della teoria civile è

²⁰Il concetto di “gruppo primario” fa parte della più generale teoria dei gruppi sociali. In sociologia e in psicologia sociale si definisce “gruppo” un insieme di persone che interagiscono le une con le altre in modo ordinato sulla base di aspettative condivise riguardanti il rispettivo comportamento. E’ un insieme di persone i cui status e i cui ruoli sono interrelati. I gruppi si formano e si trasformano costantemente; non è necessario che siano auto definiti e spesso sono identificati dall’esterno. Si intende generalmente per “gruppo primario” un aggregato identificato in base al tipo di relazione che intercorre tra i membri; ed è composto da almeno tre individui che interagiscono per un periodo di tempo relativamente lungo, sulla base di rapporti intimi faccia a faccia.

comunque, nella sua variante applicata al mondo militare, un prodotto assolutamente diverso e nuovo. Il riconoscimento dello status di scienza e l'interesse che le istituzioni civili e i privati (che tentavano di risolvere i problemi connessi alla conflittualità all'interno degli ambienti lavorativi) venivano dimostrando per la neonata branca della sociologia diede una potente spinta in pro del prosieguo delle ricerche e dell'approfondimento delle riflessioni.

Grazie ai dati raccolti e all'avanzato stadio di maturazione dei ricercatori si giunse presto ad una prima sistemazione razionale del materiale e alla formulazione di una prima teoria organica.

Nel 1957 Samuel P. HUNTINGTON diede alle stampe il suo celeberrimo volume "*The Soldier and the State*".

Questo testo non solo si premurava di organizzare i dati già a disposizione degli studiosi ma sanciva il passaggio effettivo dal primo stadio di ricerca di taglio soprattutto quantitativo ad uno di matrice più qualitativa.

La differenza principale tra i due tagli di ricerca stava nel fatto che la matrice sociologica si spostava da discipline più pratiche ad altre più speculative; nello specifico si metteva da parte l'approccio psicologico per adottarne uno più marcatamente storico: si cercava quindi di incardinare i dati in un determinato periodo così da giungere alla formulazione di una teoria armonica applicabile a casi generici o a momenti di lunga durata.

Fu anche per questo motivo che il lavoro di HUNTINGTON apparve a molti come un generico trattato di storia (oltretutto, come fecero notare vari storici, ricco di imperfezioni e imprecisioni).

In realtà era vero quasi l'esatto contrario: il testo dello studioso americano non voleva essere una dissertazione storica ma la dimostrazione della sua idea sociologica attraverso un percorso coerente di esempi pratici scaturiti dal confronto di più realtà di riferimento: quella statunitense, quella tedesca, quella giapponese.

Non solo; conscio della possibilità di fraintendimenti a causa della natura *border line* del suo lavoro HUNTINGTON si premurò subito nell'introduzione di chiarire ogni dubbio circa le sue intenzioni e lo sviluppo dell'opera²¹.

²¹ Scrive HUNTINGTON:

"This book presents a theory of civil-military relations. The reader will find much historical material, on the United States primarily, but also on Europe and Asia. Yet this book does not attempt an historical description of civil-military relations in general nor of any specific aspect of civil-military relations in particular. It is, rather, an effort to develop a way of looking at and thinking about civil-military relations, in short, a theoretical framework. [...] The present volume is an effort to suggest a more useful and relevant framework and to raise and define the principal theoretical issues involved in the study of civil-military relations. Its most important purpose will be served if it stimulates further thinking about civil-military relations and national security."

La teoria prese corpo nella definizione di vari concetti tra cui due possono essere individuati come principali: quello del “controllo oggettivo/soggettivo” delle forze armate legato al livello di “professionalità” e quello delle “forze armate divergenti”; ossia nell’individuazione di parametri di interrelazione tra potere e istituzioni civili e militari; e nella definizione di un rapporto di proporzionalità tra il livello di professionalità delle forze armate e la distanza di queste dal mondo civile.

Più nello specifico il problema del controllo civile dei militari venne ripreso e ampliato dalla precedente e generica interpretazione (legata al quanto poteva essere ridotto il potere effettivo dei gruppi militari) e ancorato alla problematica del “come” si potesse giungere a tale risultato.

Essendo il mondo militare profondamente interrelato con il mondo civile di cui è parte, ogni azione di quest’ultimo produce profonde modificazioni all’interno del tessuto militare; di conseguenza il “come” la parte civile della nazione cerchi di conseguire l’obiettivo del “controllo” diviene centrale.

Secondo la teorizzazione di HUNTINGTON ci sono due possibili tipologie di controllo del mondo militare da parte di quello civile: SOGGETTIVO e OGGETTIVO; il primo è conseguibile attraverso la massimizzazione del potere civile; il secondo è raggiungibile attraverso la massimizzazione della professionalità degli esponenti del mondo militare.

Il controllo “soggettivo” viene definito come il modello preferenziale messo in atto da gruppi di potere concorrenziali che tentano di incrementare il proprio potere a spese degli altri concorrenti; e diviene tipico delle società rette da sistemi politici democratici e fautrici del concetto della “nazione armata”.

In tal senso ogni cittadino è un soldato “in potenza” e trova il senso della difesa dello Stato proprio nel suo esserne parte attiva; ossia un elemento politicamente partecipe che sceglie in base ad una precisa ideologia (quella propria del gruppo di pressione) quale sia la parte politica della società che merita di essere difesa²².

Il controllo “oggettivo” invece viene definito come quello attuato senza tenere conto dell’ideologia del gruppo politico di riferimento; cioè da una qualsiasi parte politica purché legittima; in tal senso al soldato non viene chiesto di esprimere un giudizio di merito sulla guida politica, né di adoperarsi attivamente per una sua modifica ma solo di obbedire ai comandi del gruppo dirigente, di qualunque colore politico esso sia.

Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, The Belknap press of Harvard University press, Cambridge, Massachusetts, 1957, pp. VII-VIII

²² Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the state. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard University press, 1957, pp. 80 e ss.gg.

In tal senso la massimizzazione del controllo oggettivo si verificherebbe in una situazione di completa apoliticità del militare; condizione che si ritiene conseguibile attraverso lo sviluppo dei processi di professionalizzazione (quindi aumentando la specializzazione tecnica; aumentando la divisione tra mondo militare e tessuto civile; enfatizzando le differenze in termini e simboli e status, etc. etc.)²³.

La presentazione di tale modello suscitò un grande interesse e un nutrito gruppo di studiosi non esitò ad abbracciarlo adoperandosi per la sua applicazione alle loro rispettive esperienze nazionali.

Non passarono nemmeno tre anni però che si vide dare alle stampe un primo aggiornamento; autore di questo era niente di meno che Morris JANOWITZ²⁴, che anni prima aveva curato il rilevamento e lo studio delle motivazioni che portavano al combattimento il soldato tedesco durante gli anni del secondo conflitto mondiale insieme a Edward A. SHILLS²⁵.

JANOWITZ, che aveva toccato con mano le problematiche di cui parlava durante il suo servizio attivo nella II guerra mondiale, nella *Intelligence Section of the Psychological Warfare Division* dello *SHAEF*, si rese subito conto dei problemi che suscitava la teoria del suo collega; problemi per lo più di carattere storico e di applicazione.

Problemi storici perché agli esempi presi da Huntington si potevano tranquillamente contrapporre altrettanti contro esempi e la definizione di una netta cerniera tra professionalità e non professionalità scontrava con le trasformazioni di lungo periodo che avevano portato a tale risultato; problemi di applicazione perché la teoria che questi aveva ordinato e applicato era ancora quasi del tutto la teoria civile, e non una nuova teoria tagliata su misura sul mondo militare; per dirla in breve: la “coperta” era corta.

Sosteneva che la teoria civile non fosse del tutto rispondente alle esigenze perché settata su parametri propri di un mondo diverso; di libera offerta a più clienti e di remunerazione proporzionale che non erano applicabili al mondo militare che aveva uno e un solo cliente: lo Stato; e una remunerazione in denaro assolutamente infima se paragonata a quella dei liberi professionisti civili, e una in natura (intesa soprattutto come ritorno sociale e di immagine) assolutamente spropositata, specie quando

²³ Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the state. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard University press, 1957, pp. 83 e ss. gg.

²⁴ “Morris Janowitz, (22 October 1919 – 7 November 1988) was an American sociologist and political scientist who made major contributions to sociological theory and to the study of prejudice, urban issues, and patriotism.

Janowitz's *The professional soldier: A social and Political portrait* (1960) remains one of the foundational works in the area of civil-military relations. In this work, he explores various aspects of the evolution of professional life in the American armed forces during the first half of the 20th century. Many of his observations still are relevant for today's civil-military relations.”

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/Morris_Janowitz

²⁵ Edward A. SHILLS, Morris JANOWITZ, *Cohesion and disintegration in the Wehrmacht in World War II*, Oxford University Press, *The Public Opinion Quarterly*, vol. 12, n. 2 (summer 1948), pp. 280-315

viene rapportata a prove pratiche poco brillanti.

In breve la teoria civile non era propriamente adatta a mettere in luce tutte le dinamiche legate alla desiderabilità che il mondo militare attivava; dinamiche di carattere perlopiù emotivo che la teoria classica faceva davvero fatica ad incasellare.

Proprio per questo motivo lo studioso si guardò bene dal formulare parametri fissi, o dal legarsi a filo doppio a coppie dicotomiche

Preferì un approccio teorico aperto e molto “soft” basato sulla formulazione di una serie di parametri di riflessione che dovevano necessariamente rimanere svincolati dalle pastoie di una teoria rigorosa.

Dal genere di risposta che gli studiosi sceglievano di dare si veniva a determinare la teoria.

Erano nate le cinque ipotesi di ricerca di Morris Janowitz²⁶.

Dalla riflessione personale dell'autore scaturì la teoria della “convergenza” tra professionismo militare e professionismo civile; teoria che culminava nel concetto della “constabulary force”.

La riflessione janowitziana era sia un aggiornamento della precedente teoria huntingtoniana che una nuova teoria tout court; difatti molti elementi, molti parametri di confronto vennero mantenuti e anche approfonditi, al punto che l'autore si guardò bene dal disconoscere la teoria precedente che veniva riconosciuta nella sua importanza e valorizzata come primo e proficuo tentativo di definizione di una teoria coerente e specifica dedicata al mondo militare.

Appena due anni dopo il filone si venne ad arricchire ulteriormente grazie al contributo di un altro studioso: Samuel E. FINER.

Questi approfittò dell'apertura janowitziana sul mondo della politica e delle sue interrelazioni con il mondo militare per approfondire l'argomento e presentare una propria riflessione.

FINER sosteneva che nei rapporti tra mondo civile e mondo militare non era la “professionalità” il parametro cardine a cui ci si doveva rifare, ma quello della cultura politica.

Affermava infatti che, a parte la professionalità, i militari godessero di diversi potenti vantaggi rispetto

²⁶ Le cinque ipotesi di ricerca di JANOWITZ erano:

1) *Changing organizational authority*; 2) *Narrowing skill differential between military and civilian elites*; 3) *Shift in officer recruitment*; 4) *Significance of career patterns*; 5) *Trends in political indoctrinations*.

Secondo Janowitz, in riferimento alla realtà statunitense da lui analizzata

“Five working hypotheses supply the point of departure for an analysis of the military profession over the last fifty years, for to speak of the modern military in the united states is to speak of the last half century. These working hypotheses were designed, in particular, for an understanding of the changes that have occurred in the political behaviour of the American military. But the American military profession can be adequately understood only by comparison with the military profession of the other states. The working hypotheses must be applied to the military establishments of the other major Western industrialized nations as well. Comparisons between American military establishment and those in Great Britain and Germany, where the military has displayed notable differences in political behaviour, are particularly appropriate.”

Cfr. Morris JANOWITZ, *The Professional Soldier: a social and political portrait*, The free press of Glencoe, Illinois, 1960, pp. 7 e ss.gg.

ai loro omologhi civili e che quindi non ci si dovesse stupire del fatto che i militari non obbedissero ai civili, ma bensì proprio della loro silenziosa obbedienza²⁷.

Si sosteneva infatti che anche le realtà di riferimento scelte a suo tempo da HUNTINGTON come espressione della compiuta professionalità delle Forze Armate (la realtà tedesca in particolare) fossero deficitarie; affermava FINER che non era possibile definire gli esponenti del mondo militare che si erano avvicinati al mondo civile - o che avevano preso parte attiva alla vita politica - come non professionali o meno professionali dei loro commilitoni che erano rimasti fuori dall'agone della politica, o che avevano scelto di non intervenire (anche *manu militari*) negli affari dello Stato; e che non era spiegabile perché la professionalità stessa dovesse essere massimizzata solo in presenza di specifiche forme di effettivo e formale controllo civile.

A tali dubbi lo studioso diede risposta affrontando il punto nodale delle debolezze del mondo militare e impostando il parametro della cultura politica.

Vennero sviluppate quindi delle scale di riferimento incrociate con il livello di cultura del paese, delle forze armate, e con la predisposizione all'intervento diretto di quest'ultime²⁸.

La riflessione si venne articolando sempre di più fino a giungere nel 1976 all'opera di uno studioso olandese che aveva seguito fin lì la corrente di pensiero di Morris Janowitz: Jacques Van Doorn.

L'olandese Van Doorn sostenne che non era possibile impostare la risoluzione del problema solo su di un unico parametro; tutti consentivano di affrontare il problema ma nessuno da solo era sufficientemente ampio da permettere una risposta organica e davvero completa delle molteplici domande.

Venne quindi formulata dal giovane olandese una nuova elaborazione che integrasse i vecchi parametri sviluppati da Huntington, Janowitz e Finer con un ulteriore fattore proprio delle realtà statuali europee: la legittimità del governo civile (e di conseguenza degli apparati militari) e la capacità di questo di costruire una struttura gestionale e amministrativa efficiente in tempi rapidi.

Tale parametro tipico delle realtà statali europee, profondamente radicate e strutturate, dotate di storia plurisecolare, che avevano nel tempo elaborato forme e concetti di legittimità dei più vari tipi permise di gettare un ponte tra la vecchia Europa e il nuovo mondo, passando attraverso l'esame di molte nuove

²⁷ Afferma FINER:

“The armed forces have three massive political advantages over civilian organizations: a marked superiority in organization, a highly emotionalized symbolic status, and a monopoly of arms. They form a prestigious corporation or Order, enjoying overwhelming superiority in the means of applying force. The wonder, therefore, is not why this rebels against its civilian masters, but why it ever obeys them.”

S. FINER, *The man on Horseback. The role of the military in politics*, London, Pall Mall Press, 1962, pp. 6

²⁸ Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

S. FINER, *The man on Horseback. The role of the military in politics*, London, Pall Mall Press, 1962

realtà in rapida formazione come quelle dei paesi del terzo mondo e in via di sviluppo, appena nati dal disfacimento degli antichi imperi coloniali²⁹.

L'esperienza nazionale di riferimento fatta propria da Van Doorn fu quella olandese; e attraverso lo studio di tale caso (anche nella sua recente esperienza di guerra di riconquista dell'estremo oriente: le Indie Orientali Olandesi, poi Indonesia dal 1949) venne mostrato quanto vi fosse da guadagnare dall'uso non di una sola e univoca teoria ma dalla stratificazione delle precedenti, o meglio dal concorso delle precedenti senza la previa esclusione di alcuna.

Di pochi anni successiva fu la pubblicazione e discussione di una nuova teoria sempre proveniente dal vivaio janowiziano; era la teoria di Charles C. Moskos, oggi conosciuta come "teoria pluralistica" o "teoria segmentata".

Tale elaborazione era stata strutturata sul caso americano e si era giovata di ripetute esperienze di "osservazione partecipata" condotte dall'autore durante gli anni del conflitto in Vietnam.

Il giovane studioso si adoperò per la realizzazione di una teoria che inglobasse le precedenti dando luogo ad una compenetrazione dei modelli di Huntington e Janowitz

Cioè sosteneva che se la tendenza di lungo periodo portava verso una convergenza tra mondo militare e civile nel mezzo vi era un moltiplicarsi di momenti di convergenza e divergenza, più o meno forti.

Venne quindi impostato il modello I/O, *Institutional/Occupational*.

Il modello si staccava un po' dalle precedenti teorizzazioni legate strettamente al concetto di professionalità (concetto più aderente a realtà settoriali come l'ufficialità, ma un po' più distante da quella generale del mondo militare che ha al suo interno anche la bassa forza e il personale di leva) e sosteneva la necessità di indagare maggiormente i legami e i punti di incontro-scontro tra impostazioni generali di carattere istituzionale o occupazionale.

Tale linea teorica che, pur nella sua semplicità, richiede per l'applicazione concreta un'incredibile quantità di lavoro e di indagine sul campo accompagnata da riflessioni profonde a tutti i livelli del mondo militare è a tutt'oggi tra le più accreditate, se non addirittura la più accreditata; ma non è ancora stata generalmente accettata dagli studiosi dato il perdurare della validità delle teorie precedenti, prova questa della loro efficacia, solidità e correttezza nel rispettivo campo di applicazione.

E' anche per questo motivo che noi oggi parliamo di "scuola americana" quando discutiamo di tali

²⁹ Le tipologie classiche di legittimità di un governo includono quella per "diritto divino" tipica delle teocrazie o delle monarchie dei tempi antichi; quella per "consolidata tradizione" tipica dei regimi assolutisti e dinastici europei; e infine quella dovuta allo sviluppo dello "stato di diritto" tipica dei regimi rappresentativi post rivoluzione francese. Queste tipologie classiche vengono integrate da VAN DOORN – specie l'ultima – con il concetto di efficacia e di efficienza utile a convincere i cittadini circa l'opportunità di mantenere al potere un regime politico effettivamente funzionale, capace di garantire migliori e più sicure condizioni di vita e lavoro.

problematiche e di come sono state affrontate, e non di “teoria di...”.

La vitalità di, e l’interesse per tale ramo di studi in terra americana stride costantemente e potentemente con le realtà di molti altri paesi tra cui l’Italia, che invece sembrano non darvi grande spazio né attenzione.

Tale constatazione, che sarà il caso di approfondire in seguito, non può che costituire una pecca, una macchia nel tessuto della cultura e della ricerca nazionale che però non pare ancora in aria di essere del tutto emendata.

Capitolo 1

Paragrafo 3:

Il caso italiano

Tra le varie esperienze europee in tema di studi legati al mondo militare quella italiana è davvero una di quelle “meritevoli” di essere affrontata singolarmente, e non certo per tesserne gli elogi.

Tra le molteplici realtà culturali e scientifiche del vecchio continente che si sono dedicate al problema della storia militare e delle scienze umane applicate al mondo militare, quella italiana è senza ombra di dubbio una delle più arretrate - e all'apparenza meno desiderose di colmare le lacune e i ritardi - che sia dato di conoscere.

Come detto in precedenza negli USA gli imperativi che portarono all'apertura dei vari filoni di ricerca derivavano dalle necessità belliche della Seconda Guerra Mondiale e della Guerra Fredda, ma non tutti coloro che discussero e rifletterono sul problema delle forze armate si mossero per questi motivi.

Le potenze europee in generale, pur risentendo dei problemi e degli imperativi in tema di difesa dettati dalle logiche della “guerra fredda”, non sempre furono costrette a ripensare i propri strumenti bellici e a porre sotto analisi le strutture dell'istituzione militare a seguito di tali questioni; in alcuni casi ciò fu dovuto anche ad altre tipologie di problemi, come ad esempio quelli sorti in seguito all'avviarsi e alla maturazione dei processi di decolonizzazione.

Questo ultimo caso è molto sentito soprattutto in paesi come la Francia e l'Olanda che non abbandonarono i loro possedimenti oltremare senza prima lottare duramente; mentre le logiche di contrapposizione est-ovest furono più importanti all'interno dei dibattiti inglesi (che avviarono dinamiche di decolonizzazione meno cruenta) e tedeschi (che non avevano più da tempo problemi di carattere coloniale, ma avevano il paese spaccato in due dalla contrapposizione est-ovest).

L'Italia, che in contemporanea doveva gestire un difficile scontro interno e internazionale circa il destino delle sue ex colonie e la realtà di essere divenuta uno stato immediatamente confinante con il blocco sovietico e il pericolo rosso, e che quindi avrebbe potuto - e dovuto - impostare anch'essa un dibattito serio sul destino delle sue forze armate, scelse una sua via personale per la soluzione dei problemi legati alla “Difesa”³⁰ e optò per la pressoché totale indifferenza verso il mondo militare e i

³⁰ E' importante riflettere sulla decisione di cambiare nome al dicastero dedicato alle Forze Armate, passando dai prebellici ministeri di “Guerra”, “Marina” e “aeronautica” al postbellico ministero della “Difesa”, quasi a voler escludere dal ricordo e dalla prassi comune qualsiasi termine che potesse essere ricondotto a pensieri bellicisti, aggressivi, violenti e al concetto di “guerra”.

suo dilemmi³¹, al punto che non si curò nemmeno del fatto che studiosi stranieri potessero fare – e facessero - delle sue Forze Armate un oggetto di studio e di critica³².

L'élite politica italiana sollevò proposte fantascientifiche circa la restituzione delle colonie oltremare pur essendo una potenza sconfitta nell'ultimo conflitto mondiale³³; e ipotizzò lo scioglimento delle Forze Armate nazionali per poi affidare la difesa del proprio territorio alle truppe statunitensi e della NATO³⁴; ma non si curò minimamente di porre il problema dello stato dell'istituzione militare in Italia, né del suo impatto sulla società civile, né del suo gradimento da parte della popolazione, né del suo livello di efficienza e efficacia.

Alla fine degli anni '60 del XX secolo un solo studioso (Raimondo Strassoldo, dal 1972 al 1978 direttore dell'ISIG di Gorizia e in seguito docente di sociologia urbano-rurale all'università di Trieste) si attivò in proprio e realizzò una interessante ricerca circa il problema dell'impatto delle forze militari di stanza nel triveneto sul tessuto civile e istituzionale.

Ma questo lavoro, pubblicato nel 1972, fu completamente ignorato dalle istituzioni (sia civili che militari) e finì nel dimenticatoio; tanto che per un decennio nemmeno gli “addetti ai lavori” ne furono a conoscenza, e l'autore stesso decise di abbandonare il filone di studi legato alla problematica militare³⁵.

³¹Per chiarire le dinamiche culturali e politiche che hanno contribuito all'arretratezza italiana nel settore sono utili e chiarificanti le parole di Giuseppe CAFORIO nel 1987:

“In Italia soltanto negli ultimi quindici anni si è ricominciato a parlare di sociologia riferita all'istituzione militare. Il discorso ha avuto inizio separatamente, anche come tempi, su due diversi canali, uno civile e uno militare, e separato è rimasto fino a tempi recentissimi (gli inizi degli anni '80). La divisione lungo i due canali di ricerca (con scarsissime intercomunicazioni) appare dovuta da una doppia separatezza, esistente all'epoca nel nostro paese, quella dell'istituzione militare da un lato, quella del mondo accademico e universitario dall'altro, ambedue rispetto alla società generale. Se infatti l'establishment militare si è trincerato a lungo (e in parte ancora si trincerava) dietro paraventi quali “il segreto militare”, la necessità di “evitare infiltrazioni” nelle forze armate, la opportunità di non minarne la “coesione interna”, l'ambiente universitario ha, a sua volta, coltivato (e in parte ancora coltiva) il “pregiudizio sociologico”, secondo il quale studiare le forze armate significa potenziare uno strumento creato per la guerra e che inevitabilmente la produce; inoltre, fino ad anni molto recenti, i ricercatori civili, quando si sono occupati della istituzione militare, sono partiti da pregiudiziali ideologiche e non hanno comunque quasi mai cercato di coinvolgere nella ricerca i più diretti interessati, cioè i professionisti in uniforme.”

Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e forze armate. Sviluppo storico della sociologia della istituzione militare*, Lucca, Maria Pacini Fazzi editore, 1987, pp. 143

³² E' emblematico il fatto che mentre i sociologi nazionali non si curavano granché di studiare il proprio paese (e quest'ultimo non li incentivava di certo a cambiare idea) fino ai tardi anni '70, uno studioso straniero facesse dell'Italia e delle sue Forze Armate l'oggetto delle sue ricerche sociologiche, esponendo i suoi risultati in importanti consessi internazionali.

HANS RADBRUCH, *From institutional to occupational values: social change in the Italian military*, relazione presentata al congresso Mondiale di Sociologia del Messico, 1982

HANS RADBRUCH, *Public Opinion on Security Policy and Armed Forces in Italy*, International Forum, 1982, n°1

³³Per maggiori informazioni si rimanda a:

Nicola LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002

³⁴Per maggiori informazioni si rimanda a:

a cura di Brunello VIGEZZI, Ennio DI NOLFO, Romain H. RAINERO, *L'Italia e la politica di potenza in Europa (1950-60)*, Settimo Milanese, Marzorati Editore, 1992

³⁵ Per maggiori informazioni si rimanda a:

La situazione non migliorò affatto nel decennio successivo.

Il panorama culturale italiano in tema di problematiche militari (o connesse a queste) era tanto spoglio che un autorevole studioso di storia militare come Piero Pieri si vide costretto ad affermare al tempo che nel paese il numero degli studiosi “seri” - in tema perlomeno di storia militare - ascendeva a sole 3 unità.

Anche dal lato sociologico della barricata le cose non andavano meglio.

La stessa sociologia non era oggetto di studio all'interno delle accademie militari, e le resistenze innalzate da parte delle istituzioni dello Stato (civili e militari) e della società in generale erano ancora molto forti specie nel clima di aspra contrapposizione che opponeva gruppi sociali di diversa matrice politico/culturale negli anni '60 e '70³⁶.

Le opposizioni di sinistra paventavano, da parte delle forze armate, un maggior apporto repressivo nei loro confronti se si fosse dato luogo a processi di ammodernamento e professionalizzazione; dall'altro lato le élite democratiche al governo temevano che, a seguito dello sviluppo di questi stessi processi, si andasse incontro a comportamenti e prese di posizione autonomi da parte delle Forze Armate anche a spese dell'élite dirigente.

E come è facile intuire a fare le spese delle lotte tra gruppi di potere e pressione furono le forze armate, che videro frustrate le loro domande e le loro riflessioni circa il problema della preparazione dei quadri e dell'abolizione di istituzioni come la leva annuale; domande e riflessioni queste che pure erano state sollevate – seppur timidamente – all'interno dei periodici ufficiali delle Forze Armate durante gli anni '70³⁷.

Questi temi però erano ancora lontani dall'essere affrontati in maniera specifica, e soprattutto da personale che non fosse in qualche modo afferente con il mondo militare.

La situazione di stallo in cui si era precipitati venne incrinandosi durante gli stessi anni '70 quando anche nel nostro paese si diede finalmente il via ad un processo di risveglio degli studi culturali e scientifici che avessero per tema le forze combattenti e l'istituzione militare.

A rendere possibile tutto ciò fu il mutato contesto scientifico internazionale e la ferma decisione di

a cura dell'I.S.I.G. (Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia), Raimondo STRASSOLDO, *Sviluppo e difesa nazionale*, Edizioni LINT, Trieste, 1972

Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e forze armate. Sviluppo storico della sociologia della istituzione militare*, Maria Pacini Fazzi editore, Lucca, 1987, pp. 155-164

³⁶ Le prime aperture da parte delle scuole militari verso le problematiche del personale e dell'impatto dell'istituzione militare sul tessuto civile si verificarono dalla metà degli anni '70 con l'inserimento nei corsi di studi di corsi come la sociologia generale, la psicologia, etc. etc.

³⁷ La prima rivista militare a sollevare il problema e ad ospitare studi ad esso dedicati all'interno delle sue pagine su la Rivista Aeronautica, al tempo guidata dal generale MARCHETTI.

storici e sociologi di non perdere l'occasione che si presentava loro.

Purtroppo le solite rivalità e divisioni all'interno dello stesso panorama scientifico e culturale portarono spesso i due gruppi a lavorare separatamente – o con interscambi minimi - così che il progresso non solo fu molto più lento ma anche assai più disagiata che altrove.

Negli anni '70 Giorgio Rochat e Giuliano Massobrio realizzarono finalmente un nuovo testo che sotto il titolo di "Breve Storia dell'Esercito italiano"³⁸ non solo diede una scossa ad un mondo ormai sclerotico, ma divenne in breve un autentico punto di partenza per coloro che avessero deciso di rivolgersi al medesimo ramo di studi.

Anche i sociologi non restarono inerti e grazie al lavoro di alcune figure di carattere misto videro la luce i primi lavori di traduzione di opere straniere, e di introduzione all'interno del panorama culturale nazionale delle ricerche, riflessioni e teorizzazioni provenienti da oltre frontiera.

Fu grazie all'allora generale Giuseppe Caforio che vennero realizzati i primi lavori di base dedicati allo sviluppo storico della sociologia dell'istituzione militare³⁹, miranti più ad avere un carattere esplicativo e introduttivo che alla realizzazione di una specifica e autonoma riflessione teorica.

Negli stessi anni si metteva all'opera anche Guido Sertorio, al tempo docente di sociologia presso la scuola di applicazione di Torino, che si attivava per l'introduzione a carattere permanente dei corsi di sociologia generale all'interno della stessa scuola di applicazione e delle Accademie Militari nazionali⁴⁰.

Quando finalmente si iniziò a riflettere con maggiore serenità e libertà circa queste problematiche, e soprattutto quando si prese a confrontarsi realmente tra specialisti del settore (soprattutto grazie ai contatti con le realtà culturali più progredite di oltreoceano) iniziarono a svilupparsi le prime figure di studiosi misti; o meglio si determinarono figure di scienziati sociali "a tutto tondo".

Essendo infatti le teorie sociologiche corroborate da robuste basi storiche, e le riflessioni storiche necessitanti dei risultati e degli strumenti - spesso più maturi - costruiti dalla sociologia per penetrare le maglie di istituzioni blindate come quella militare, il sorgere di una simile tipologia di studioso diveniva pressoché naturale oltre che necessaria.

In Italia le figure di questo genere che più si spesero nello studio del mondo militare come istituzione sociale sia dal lato storico che sociologico furono quelle di Giuseppe Caforio e Piero Del Negro.

³⁸ Giorgio ROCHAT, Giulio MASSOBRIO, *Breve Storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978

³⁹ Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e forze armate. Sviluppo storico della sociologia della istituzione militare*, Maria Pacini Fazzi editore, Lucca, 1987

⁴⁰ Per una descrizione più puntuale dello sviluppo di tali insegnamenti negli istituti militari si rimanda a:

Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e forze armate. Sviluppo storico della sociologia della istituzione militare*, Maria Pacini Fazzi editore, Lucca, 1987

Dopo di loro - e grazie a loro - le figure di storici e sociologi che si andavano dedicando alle problematiche dell'istituzione militare dal lato del suo ruolo nella società e del suo impatto sulla società, oltre che del suo funzionamento come parte di una società più vasta e come microcosmo a se, si vennero moltiplicando.

Dal lato degli storici, oltre a DEL NEGRO, Paolo FERRARI, Giuseppe DE ROSA, Vincenzo CACIULLI, Marco MERIGGI, Gian Luca BALESTRA - e vari altri che non sto ad elencare - affrontarono nello specifico temi come le spese militari e il peso di queste sullo sviluppo industriale del paese; l'istruzione militare all'interno delle accademie; le retribuzioni del personale militare⁴¹.

Tutti temi questi che contribuirono ad aprire finestre su di un mondo che veniva palesandosi sempre più diverso da come la vulgata aveva portato ad immaginarlo fino a quel momento.

Dal lato dei sociologi invece oltre a Caforio e Sertorio fecero la loro comparsa i nomi di Marina Nuciari, Gian Paolo Prandstraller, Fabrizio Battistelli⁴²; che si occuparono di proseguire nel lavoro di riempimento dei vuoti teorici nazionali e dell'imbastitura delle prime ricerche empiriche dedicate al mondo militare italiano⁴³.

Questo ultimo gruppo di studiosi svolse anche un altro importante ruolo: funse da raccordo tra il mondo della ricerca sociologica estera e quella nazionale.

E' infatti merito loro - e dei contatti attivati a livello internazionale con istituzioni dedite

⁴¹Giuseppe CAFORIO, Piero DEL NEGRO (a cura di), *Ufficiali e Società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1985

Giuseppe CAFORIO, Piero DEL NEGRO (a cura di), *Esercito e città dall'Unità agli anni Trenta*, Perugia, 2 voll. , Deputazione di Storia Patria per l'Umbria, 1989

PIERO DEL NEGRO, *L'esercito dell'Italia liberale come società militare*; in NICOLA LABANCA (a cura di), *L'Istituzione militare in Italia. Politica e società*, Milano, Unicopli Edizioni, 2002

Luigi DE ROSA, *Incidenza delle spese militari sullo sviluppo economico italiano*, in atti del primo convegno nazionale di Storia Militare, Roma, s. e. 1969; ripubblicato in Id., *La rivoluzione industriale in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1985

Paolo FERRARI, *Le spese militari in età giolittiana. La gestione dei bilanci*, Italia Contemporanea, n. 186, marzo 1992, pp. 33-62

Paolo FERRARI, *Stato e sviluppo industriale. Il ministero della Marina 1884-1914*, Italia Contemporanea, n. 197, dicembre 1994, pp. 685- 718

Paolo FERRARI, *Verso la guerra. L'Italia nella corsa agli armamenti 1884-1918*, Novale, Rossato, 2003

Marco MERIGGI, *Militari e istituzioni politiche nell'età giolittiana*, Clio, 1987, n. 1 (gennaio-marzo), pp. 55-92

Vincenzo CACIULLI, *La paga di Marte. Assegni, spese e genere di vita degli ufficiali italiani prima della grande guerra*; in *Rivista di Storia Contemporanea*, n°4, 1993, pp. 569-595

Vincenzo CACIULLI, *Il sistema delle scuole militari in età liberale (1860-1914)*, Ricerche Storiche, Anno XXIII, n. 3 (settembre-dicembre), 1993, pp. 533-567

Gian Luca BALESTRA, *La formazione degli ufficiali nell'accademia militare di Modena (1895-1939)*, Roma, SME, 2000

⁴² Ma andrebbero inseriti nell'elenco anche Raimondo STRASSOLDO, Gianfranco PASQUINO, etc. etc.

⁴³ Fabrizio BATTISTELLI, nell'introduzione alla traduzione italiana del testo di Moskos "Sociologia e Soldati" pubblicata nel 1994 scrive in merito alla sociologia dell'istituzione militare:

"[...] si tratta di un settore di frontiera: ché tale può essere definita la sociologia militare in Italia. Soltanto negli ultimi tempi, infatti, dopo una lunga fase di latenza, questo ramo della sociologia ha iniziato a svilupparsi anche nel nostro paese, fornendo contributi di sicuro interesse nel duplice ambito della riflessione teorica e della ricerca empirica."

CHARLES C. MOSKOS, *Sociologia e soldati*, a cura di Fabrizio Battistelli, Milano, FrancoAngeli, 1994, pp. 7

specificatamente alla ricerca sociologica militare come lo IUS e l'ERGOMAS⁴⁴ - , se l'Italia può essere menzionata all'interno del panorama culturale e scientifico internazionale dedicato al tema.

Tutto ciò si veniva sviluppando tra la fine degli anni '70 e la metà degli anni '90 del XX secolo; ma ancora una volta con estrema difficoltà e lentezza, tanto che figure giovani e al tempo innovative come la NUCIARI si andarono orientando sempre più verso il panorama internazionale piuttosto che restare legate ad una realtà nazionale ben più che restia alle aperture⁴⁵.

Caso analogo è quello del Prandstraller che dopo aver imbastito una prima ricerca empirica alla metà degli anni '80 non vi diede più alcun seguito, né realizzò il ben che minimo aggiornamento della stessa pur in presenza di rilevanti modifiche intervenute nel tessuto socio-culturale del paese che potevano anche aver avuto ripercussioni serie sul mondo militare⁴⁶.

Anche Battistelli, dopo i primi lavori specifici, abbandonò l'idea di privilegiare tale ramo di studi per tornare ad un approccio più canonico e consueto all'interno del panorama scientifico nazionale.

La situazione era tornata statica.

Dal lato degli storici le cose non andavano di certo meglio.

Sul finire del XX secolo Caciulli affermava recisamente che lo stato della ricerca sociale sul mondo militare era ancora ben espresso da testi della metà degli anni '80 e che ad un'esperienza straniera ormai pluridecennale si contrapponeva una italiana ancora lacunosa e ben lungi dall'affrontare molti temi di grande importanza⁴⁷.

Nel 2002 Del Negro lamentò apertamente un ritardo e un'arretratezza che, pur non destando stupore tra

⁴⁴ **ERGOMAS**: European Reserch Group On Military And Society; **IUS**: Inter-University Seminar on Armed Forces and Society

⁴⁵ MARINA NUCIARI, *La professione militare in Italia: tra professionalizzazione e burocratizzazione*, in *Sociologia & Ricerca Sociale*, a. II, n. 6, dicembre 1981

MARINA NUCIARI, *Efficienza e Forze Armate. La ricerca sociologica sull'istituzione militare*, FrancoAngeli, Milano, 1990

Marina NUCIARI, Guido SERTORIO, *Nuovi ruoli per nuove forze armate. Contributi di sociologia militare*, Torino, G. Giappichelli editore, 2003

⁴⁶ Gian Paolo PRANDSTRSALLER, *La Professione Militare in Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1985

⁴⁷ Scrive Vincenzo CACIULLI nel 1993:

“E’ ormai trentennale la virata della storia militare italiana da ambiti esclusivamente tecnici verso indagini rivolte a chiarire i nessi tra forze armate, politica e società. Solo nell’ultimo decennio, tuttavia, l’attenzione si è spostata verso lo studio della professione militare e dei professionisti delle armi, verso quegli ufficiali che rappresentavano una delle colonne portanti degli eserciti nazionali e di quantità dell’Ottocento e del primo Novecento. Due convegni e le relative pubblicazioni hanno proposto i risultati dei primi lavori in merito, spaziando dalla mentalità alla vita quotidiana, dalla cultura generale allo specifico sapere professionale. Opere collettanee composte di saggi di diverso taglio metodologico e di diverso spessore, i due volumi hanno comunque lasciato in ombra molteplici aspetti ed altri sono stati appena sfiorati. A tutt’oggi, quindi, non esiste in Italia niente da paragonare, per sistematicità e completezza, ai lavori che in altri paesi europei sono stati dedicati agli ufficiali partendo dall’estrazione sociale e dalla provenienza geografica (urbana/rurale) e passando dall’inquadramento giuridico al training scolastico, dall’andamento e dal profilo delle carriere al genere di vita.”

Vincenzo CACIULLI, *La paga di Marte. Assegni, spese e genere di vita degli ufficiali italiani prima della grande guerra*, Rivista di Storia Contemporanea, Torino, Loescher Editore, anno XXII, fascicolo 4 (ottobre), 1993, pp. 569-595

gli addetti ai lavori, non erano certo meno allarmanti⁴⁸.

Quindi a conti fatti più che da lamentarsi della poca attenzione del mondo culturale e scientifico nazionale verso questi temi, c'è da sorprendersi alquanto del fatto che qualcuno decida ancora di dedicarvisi.

Purtroppo questi individui tendono a divenire, con lo scorrere del tempo e il perdurare dei preconcetti e delle interdizioni culturali, sempre meno numerosi; e quei pochi che cercano di tenere duro e di avvicinarsi così a tale ramo di studi, corrono sempre più il rischio di incappare nel destino di Raimondo Strassoldo: condannati all'oblio, nell'assoluta noncuranza delle loro fatiche.

⁴⁸ “La storia dell'esercito italiano quale istituzione politica e sociale presenta, come sottolineano gli studi più recenti, ampie lacune. Tra i temi che la ricerca storiografica si è limitata a sfiorare figura senza dubbio quello delle origini geografiche e sociali degli ufficiali. Finora non si è potuti andare al di là di una sommaria tipologia costruita principalmente sulla base delle biografie di alcuni alti ufficiali. L'assenza di indagini in tale direzione non deve stupire, dal momento che essa è il prodotto di una fitta rete di interdizioni culturali. In questo caso bisogna infatti tenere presenti non solo gli ostacoli che, in Italia più che altrove hanno generalmente penalizzato i tentativi di una storia “aperta”, di una storia *à part entière* delle istituzioni militari, ma anche i tabù che hanno a lungo pesato specificatamente sul tema delle radici sociali dell'ufficialità.” PIERO DEL NEGRO, *L'esercito dell'Italia liberale come società militare*, pp. 147; in NICOLA LABANCA (a cura di), *L'Istituzione militare in Italia. Politica e società*, Milano, Unicopli Edizioni, 2002

CAPITOLO 2:

La Regia Marina e il nuovo Regno d'Italia

Paragrafo 1:

La Marina Militare italiana: un parto complesso

Prima di entrare nel merito della questione è il caso di tracciare un breve quadro delle vicende che portarono alla nascita dello strumento militare marittimo italiano nel 1861 e del suo successivo sviluppo.

Durante la seconda guerra di indipendenza italiana (1859), una volta che le vicende belliche presero una piega manifestamente favorevole agli eserciti alleati franco-piemontesi, si iniziò a discutere sul come strutturare il futuro strumento bellico nazionale.

Questo era un problema fondamentale visto che il nuovo assetto post bellico - qualunque fosse stato - imponeva di essere in grado di contenere anche un eventuale ritorno offensivo da parte del vicino impero Austro-Ungarico.

La scelta fatta per l'esercito fu, sinteticamente, quella di aggregare le componenti dei disciolti eserciti pre-unitari intorno al nucleo forte dell'esercito sardo; una scelta simile fu data non solo da ragioni pratiche come la rapidità nell'impostazione della struttura, ma anche da motivi di prestigio visto che l'armata piemontese si era battuta con valore - e soprattutto vittoriosamente - per la causa nazionale, e disponeva di un corredo simbolico di tutto rispetto rimpolpato recentemente dal successo nella guerra di CRIMEA, oltre che da una lunga storia di coraggio e servizio agli ordini dei regnanti di casa Savoia.

Per la marina però un discorso del genere non poteva essere fatto.

Anche volendo aggregare le marinierie pre unitarie a quella sarda, la possibilità di ottenere un risultato positivo era alquanto labile; e per più di un motivo.

Innanzitutto la marina del regno di Sardegna era - in termini bellici - all'apertura delle ostilità pressoché inesistente⁴⁹, o comunque numericamente inferiore anche a quella napoletana; poi perché si trattava di una forza armata non ancora del tutto autonoma e soggetta all'autorità del ministero della

⁴⁹ Nel 1847 era composta di 28 unità tra vela e vapore per un totale di 350 cannoni.

Nel 1860, con l'apporto delle marinierie partenopea e siciliana, la nuova Regia Marina constava di circa un centinaio di navi (76 ritenute di valore bellico e un'altra cinquantina considerate più o meno inutili), più di 500 ufficiali, di cui 365 di vascello, 62 ufficiali piloti, 12 ufficiali macchinisti, 58 ufficiali di maggioranza, 24 ufficiali di arsenale e 36 cappellani.

Cfr. *Annuario ufficiale della Regia Marina*, Tipografia del ministero della Marina, Roma, anni 1860-61

AA. VV., *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931, pp. 3-4

Guerra (gli ammiragli erano, al tempo del Regno di Sardegna, effettivamente ufficiali del Regio Esercito anche se già allora si udivano lamentele legate alla specificità dei compiti e particolarità delle problematiche nautiche); e in ultimo – ma non per importanza – perché effettivamente non disponeva di nessun bagaglio simbolico o storico davvero utile a porla naturalmente al centro di un processo di aggregazione delle forze marittime degli stati pre-unitari⁵⁰.

Se tale aggregazione attorno al nucleo sardo vi doveva essere, ebbene doveva essere decisa e applicata sulla base di altri requisiti meno naturali: in pratica in seguito ad un atto di imperio⁵¹.

E proprio così nacque la marina militare italiana: da una decisione politica.

⁵⁰ Nonostante gli sforzi fatti per rifarsi alle esperienze delle repubbliche marinare medievali e rinascimentali si sentiva la mancanza di una continuità tra queste e la nuova compagine nazionale; la stessa origine dell'armata Sarda, che doveva fungere da cellula costitutiva della nuova flotta, come strumento bellico del regno dei Savoia è databile alla nascita di questo (nel 1713 in base agli scambi territoriali seguiti al trattato di UTRECHT) e non per esigenze di carattere marittimo ma bensì grazie alla cattura dei legni spagnoli abbandonati nei porti dell'isola.

Senza contare che se proprio si vuole rintracciare una qualche esperienza di forza marittima che valga come "entità nazionale", al massimo ci si poteva rifare all'esperimento del Regno d'Italia durante il periodo napoleonico (peraltro fallimentare) contro cui i Savoia si erano oltretutto battuti.

Discorso diverso si poteva impostare per la marina partenopea che nata come strumento moderno e autonomo nel 1740 aveva da sempre avuto un suo ruolo forte nella protezione dei traffici marittimi dalla minaccia saracena; oltretutto dopo gli sforzi e le cure del ministro John Edward ACTON la compagine dell'Armata di Mare del regno delle due Sicilie divenne ancora migliore e si avviò a completezza sia logistica che operativa.

Le continue iniziative antipirata e le esperienze del periodo napoleonico diedero poi agli ufficiali napoletani un bagaglio di storia e simboli forti in termini di personaggi e gesta da emulare (più che l'esempio dell'ammiraglio CARACCILO molto caro alla propaganda era utile e apprezzato quello dell'ammiraglio BAUSAN che si era davvero battuto contro inglesi e borbonici) che mancava alle altre marinere pre-unitarie eccetto la Veneta.

In tal senso l'autostima e la visione di se e del proprio ruolo in possesso degli ufficiali della marina borbonica furono un duro ostacolo al processo di amalgama determinato dall'unificazione nazionale; per quanto all'interno dei quadri ufficiali fossero molto presenti sentimenti filo-unitari la messa da parte di regionalismi e preconcetti fu lenta e difficoltosa anche grazie agli effetti degli espedienti denigratori realizzati dai "piemontesi" per screditare le forze militare duosiciliane (per intendersi in ambito marittimo vi è la vicenda del famoso ordine "Facite Ammuina").

A diminuire poi la già scarsa stima goduta dalle marine degli stati regionali pre-unitari per la marina Sarda contribuirono molto i maneggi e i sotterfugi messi in atto proprio contro il Regno delle Due Sicilie al tempo della spedizione garibaldina.

Emblematico fu il tentativo di cattura della nave da battaglia MONARCA da 80 cannoni ancora in fase di allestimento nei cantieri di Castellammare di Stabia; al comando di tale unità navale era il comandante VACCA (che prenderà parte alla battaglia di LISSA) che vendette la sua unità in cambio del reintegro nei ruoli della futura marina italiana con lo stesso grado ricoperto al tempo nell'armata napoletana.

Purtroppo il tentativo di abbordaggio non andò a buon fine per merito del comandante in seconda Guglielmo ACTON, che sostituendo il VACCA che non era a bordo, respinse l'assalto guidando i membri dell'equipaggio in un furioso corpo a corpo.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Alberto SANTONI, *Da Lepanto ad Hampton Road. Storia e politica navale dell'età moderna (sec. XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990

Alberto SANTONI, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987

⁵¹ Tale determinazione fu sempre ammessa con onestà anche all'interno delle pubblicazioni ufficiali; nel 1931, nel cinquantenario dell'avvio dei corsi, il testo storico commemorativo recitava:

"Rivivendo nel ricordo le vicende di quell'epoca, è facile convincersi come l'unificazione fosse tale più di nome che di fatto. Fondata prevalentemente sulla forza coatta di norme comuni di disciplina, essa non trovava appoggio nella fraternità degli animi, nel necessario apprezzamento reciproco e su tutti quegli altri elementi etnici che formano l'armonia di una compagine militare e la vera disciplina. Eppure vi erano in entrambe le Marine uomini capaci e degni di intendersi per il bene della Marina e del nuovo Regno"

Cit. AA.VV., *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931, pp. 5

Nacque dalla necessità pratica di avere uno strumento che, nell'immediato, aiutasse le armate terrestri durante le operazioni belliche volte ad espugnare le piazzeforti borboniche che ancora resistevano (Gaeta principalmente), oltre alla piazza di Ancona che sbarrava il passo al corpo di spedizione inviato dal Cavour nel Regno delle due Sicilie; e successivamente che fungesse da strumento della politica estera nazionale.

Che fosse il vero "braccio armato" dello Stato nelle controversie internazionali.

Lo "stato" della creazione non aveva nell'immediato una grande importanza, specie se confrontato con il bisogno impellente di soddisfare tale necessità⁵².

In tal modo si riuscì a riversare in una struttura ancora pressoché inesistente il personale delle marine pre-unitarie, riconoscendo al contempo agli ufficiali degli Stati pre-unitari ruolo e grado precedentemente rivestito.

Difatti molti alti ufficiali che si distinsero – in bene così come in male – durante i primi anni di vita della marina unitaria fino all'esperienza di LISSA provenivano dai quadri di quella borbonica: in special modo i comandanti (poi ammiragli) Giovanni Vacca, Ferdinando e Guglielmo Acton, e molti altri.

Ovviamente tale soluzione mostrò ben presto i suoi limiti.

Come detto non vi erano effettive motivazioni etiche o storiche per piegarsi al comando dei "piemontesi", così che le differenze dovute ai regionalismi, e gli attriti legati ai preconcetti permanevano tenacemente.

I napoletani continuavano ostinatamente a sentirsi tali; così come i piemontesi vittoriosi non perdevano occasione per rimarcare questa loro condizione, pur essendo tutti ugualmente "rignicoli"; e la coesione dei comandi ne risentiva dando luogo ad un grave *lack* a livello morale; cosa questa che darà infine i suoi frutti nella giornata di LISSA, il 20 luglio del 1866.

In buona parte il problema era dovuto alla perdurante presenza di istituti di istruzione separati, funzionanti ancora con i rispettivi metodi di insegnamento e di studio di pre-unitaria memoria; erano questi le scuole di marina di Genova e Napoli.

Il problema fu rilevato fin da subito dopo l'unificazione⁵³ e si provvide ad una sua prima soluzione

⁵² La complessità del problema relativo alla creazione della marina militare italiana e al suo bisogno di "essere" fin da subito rispondente alle necessità che il paese affrontava è esplicitata con grande chiarezza dai professori Mariano Gabriele e Giuliano Friz, a cui si rimanda per ulteriori chiarimenti.

Mariano GABRIELE, Giuliano FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982

⁵³ Il primo a rilevare pubblicamente in Parlamento il problema della divisione del sistema formativo marittimo nazionale fu Camillo Benso conte di Cavour subito dopo il compimento dell'unificazione; nel 1862 l'ammiraglio Carlo Pellion di

uniformando si i corsi di studio ma, a causa delle resistenze opposte dal ministero dell'Interno, dividendo in due tronconi il periodo di istruzione per diventare ufficiale di marina.

Una parte doveva essere svolta a Genova e una a Napoli, mantenendo la separazione fisica delle sedi e sottoponendo i giovani al logorante lavoro di un tessuto sociale imbevuto di un regionalismo spesso asfissiante, e di preconcetti difficilissimi da estirpare.

La soluzione della scuola unica venne proposta ancora dal 1868, dall'allora ministro della Marina Augusto RIBOTY, ma senza successo.

Il testimone finì poi, con il passare degli anni, al ministro della Marina Generale del Genio Navale Benedetto BRIN, che, comprendendo l'inattuabilità di proposte alternative a Livorno, si attivò tenacemente durante i suoi incarichi ministeriali in pro della realizzazione della scuola unica per l'ufficialità di marina italiana in tale località⁵⁴.

I suoi sforzi furono finalmente coronati da successo nel 1878 quando la legge istitutiva per l'accademia unica con sede nella cittadina toscana fu approvata dal Parlamento⁵⁵.

Il 6 novembre 1881 la Regia Accademia Navale veniva inaugurata e diveniva pienamente operativa.

Nel frattempo la struttura fisica della flotta e delle infrastrutture a terra era stata ugualmente curata e potenziata.

Non solo si attivarono programmi a medio/lungo termine per la creazione di un'industria siderurgica nazionale in grado di affrancare il paese dalle forniture straniere⁵⁶ ma si definirono i punti geograficamente strategici per la flotta all'interno del territorio nazionale, e le loro specifiche finalità.

Venne definita in primis la divisione militare e amministrativa delle acque nazionali, istituendo i tre grandi compartimenti marittimi (il settentrionale con comando a La Spezia; il meridionale con comando a Napoli; l'Adriatico con comando ad Ancona).

Persano promosse un disegno di legge per la realizzazione di una scuola unica per gli ufficiali della Marina Militare, ma tale progetto venne in seguito accantonato per essere ripreso più di un decennio dopo.

⁵⁴ Benedetto BRIN era stato anche docente presso la reale scuola di marina di Genova ed era quindi pienamente cosciente dell'effetto deleterio che le perduranti tradizioni formative, i regionalismi e i preconcetti avevano sulla formazione dei giovani cadetti. In tal senso accolse con favore la determinazione della commissione di studi chiamata a valutare la fattibilità della realizzazione della scuola unica, circa la poca opportunità di una sua localizzazione all'interno dei confini del vecchio stato sardo (si era ipotizzata anche una sua realizzazione a La Spezia, nei locali della vecchia scuola del Varignano); cosa questa che non avrebbe aiutato la creazione di una compagine veramente italiana.

⁵⁵ Legge 16 marzo 1878.

⁵⁶ Per un approfondimento del problema si rimanda a:

Valerio CASTRONOVO, *L'industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Milano, Mondadori, 1990

Luciano SEGRETO, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1997

Paolo FERRARI, *Verso la guerra. L'Italia nella corsa agli armamenti 1884-1918*, Novale, Rossato, 2003

Luigi DE ROSA, *Incidenza delle spese militari sullo sviluppo economico italiano*, in Atti del primo convegno nazionale di Storia Militare, Roma, s. e., 1969; ripubblicato in Id., *La rivoluzioni industriale in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1985

Poi, dopo il 1866, vennero istituiti i quattro grandi arsenali del Regno d'Italia che coincidevano con altrettante installazioni cantieristiche preesistenti, ed erano appoggiati alle maggiori basi navali del Regno; di cui tre (LA SPEZIA, CASTELLAMMARE DI STABIA, VENEZIA) dovevano essere destinati prioritariamente alla costruzione del naviglio e uno alla manutenzione della flotta (TARANTO)⁵⁷.

Progressivamente si vennero definendo le reti di supporto logistico attraverso la preparazione di stazioni di rifornimento minori nei vari porti della penisola, e di basi minori così da assicurare l'effettiva operatività della flotta.

La definizione di linee strategiche univoche, sulle quali l'Armata di Mare avrebbe basato la programmazione delle costruzioni, la formazione del personale e la sua generale linea di azione nei teatri di interesse diveniva il passo successivo da realizzare; ed era questa una faccenda di grande importanza visto che il paese veniva a collocarsi con forza all'interno del bacino del Mediterraneo in una posizione centrale; proiettandosi con tutta la sua estensione sulle linee di transito est-ovest in mano da tempo alla marina britannica⁵⁸ e oggetto di aspra competizione commerciale tra le marinerie civili di tutta Europa.

All'interno dell'altalenante politica estera nazionale – perlomeno fino al 1881/82 - la presenza nei mari delle zone di interesse (specialmente nel levante mediterraneo) e nelle zone di potenziale proiezione politica venne progressivamente implementata; così che la bandiera italiana divenne una vista abbastanza consueta sia nella parte orientale del Mediterraneo che negli oceani, specie laddove vi erano numerose colonie di emigranti⁵⁹.

Si giunse così al fatidico biennio 1881-1882, che è da considerare al pari di un autentico momento di cesura all'interno della politica navale (e più in generale estera) del Regno d'Italia.

Cesura che si determinò in forza di due avvenimenti di grande importanza verificatisi in quel periodo:

⁵⁷ Le grandi basi navali del Regno d'Italia si potevano dividere in basi di raccolta e stazionamento delle squadre navali e grandi arsenali; tra le prime vanno inserite anche Genova, Messina, Augusta, La Maddalena, Brindisi etc. etc. ; i grandi arsenali di costruzione e raddobbo erano localizzati nelle piazzeforti di La Spezia, Castellammare di Stabia, Taranto e Venezia; erano concomitanti con le basi della flotta ma dotati di estese fortificazioni e di infrastrutture maggiori capaci di eseguire riparazioni e lavori estesi in ogni ambito e non solo di lavori leggeri e rifornimento.

⁵⁸ I cardini del sistema britannico in Mediterraneo erano Gibilterra, Malta e Cipro; successivamente si aggiunsero anche le installazioni in Egitto.

⁵⁹ Particolarmente interessanti erano i rapporti con la colonia italiana in Brasile che spesso dava luogo a motivi di attrito tra i due governi. Tali attriti erano in parte dovuti alle condizioni con cui gli emigranti venivano trattati una volta giunti in Brasile, e alle richieste di intervento inoltrate alle autorità consolari italiane. E' particolarmente famoso il caso delle contestazioni del 1886 in seguito alle quali il regio governo italiano richiese alla marina militare lo studio di una spedizione punitiva contro il Brasile. Da tale studio emerse subito la reale infattibilità di una simile azione; ma è comunque interessante notare la disposizione del governo italiano ad un uso spregiudicato dello strumento navale e una sostanziale incongruenza tra obiettivi politici e reali possibilità operative della flotta. In seguito, anche grazie alle resistenze degli ambienti marittimi, la questione venne composta per via diplomatica.

l'occupazione di Tunisi da parte della Francia nel 1881 e l'adesione alla Triplice Alleanza del Regno d'Italia nel 1882.

La doccia gelida dell'azione francese e i commenti sprezzanti circa il comportamento italiano all'interno dell'agone politico europeo (il famoso "essere amici di tutti significa spesso essere amici di nessuno") costituirono un forte incentivo in favore della chiarificazione e definizione delle linee di condotta politica e militare della nazione; ma anche in questo caso, perlomeno fino al 1900, le iniziative italiane – specie quelle in ambito marittimo - furono animate più che altro da molte buone intenzioni e molte meno riflessioni; e, pur rispettando il pensiero di coloro che le elaborarono, non solo non portarono alla chiarificazione interna tanto desiderata ma, nella pratica, non andarono mai al di là del fallimento⁶⁰.

Esito questo su cui influirono non poco sia le resistenze e le diverse concezioni strategiche degli alleati continentali, che l'alternarsi alla guida del regio governo di uomini dotati di concezioni politiche diverse, spesso divergenti anche in settori nodali, che non potevano non produrre delle pericolose oscillazioni nella politica estera nazionale pur nel pragmatico rispetto degli impegni contratti⁶¹.

Nel contempo però, in ambito strettamente marittimo, sotto la guida di uomini di indubbio valore e alte capacità tecniche e organizzative (Benedetto Brin, Augusto Riboty, Simone Pacoret di Saint Bon, Ferdinando e Guglielmo Acton) si giunse ad adottare perlomeno la politica dell'eccellenza tecnica⁶²; cosa questa che portò alla realizzazione delle due corazzate DUILIO e DANDOLO (entrate in servizio rispettivamente nel 1880 e 1882), che diedero al paese negli anni '80 del XIX secolo la terza posizione nella classifica delle potenze marittime mondiali (o almeno la diedero sulla carta degli annuari).

"Perlomeno" perché, come detto, alle realizzazioni tecniche non si unirono le riflessioni politiche; al punto che gli stessi addetti navali inviati in missione all'estero erano spesso sprovvisti di istruzioni

⁶⁰ Le iniziative politiche italiane in tal senso si indirizzavano verso un rassodamento della posizione navale nazionale nel mediterraneo che si sentiva minacciata dalle iniziative francesi. Pressoché costantemente durante gli anni che corsero dal 1882 al 1900 gli statisti italiani si impegnarono per ottenere quegli alleati utili in caso di conflitto.

I binari su cui ci si mosse furono fondamentalmente due: un coinvolgimento diretto e formale della flotta britannica in difesa delle coste italiane e un ampliamento degli articoli della Triplice alleanza anche alle questioni navali.

Mentre quest'ultimo risultato fu coronato da successo nel 1900, il primo obiettivo non venne mai conseguito.

Per maggiori chiarimenti in merito si rimanda a:

Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio storico della Marina Militare, 1969

⁶¹ Su tutti vale l'esempio di Francesco CRISPI e di Antonio Starabba Marchese di RUDINI'; il primo acceso triplicista e il secondo molto più freddo verso gli alleati germanici.

Queste differenziazioni si trovano anche all'interno degli ambiti militari dove ad un SAINT BON molto freddo e scettico circa le intenzioni degli alleati faceva da contr'altare un COSENZ molto più disponibile.

Per maggiori informazioni in merito si rimanda a:

Mariano GABRIELE, *Le Convenzioni Navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969

⁶² Risalgono a questi anni le innovazioni della sistemazione dell'armamento principale in poche torri corazzate e della composizione dello scafo in compartimenti stagni.

circa i loro compiti; non ne trovavano presso le regie ambasciate; e ricevevano “consigli” differenti dal primo ministro, dal ministro della Marina e da quello della Guerra⁶³.

Il periodo di attenzione e di forti investimenti nella marina militare inaugurato dopo la Terza Guerra di Indipendenza però non durò abbastanza a lungo.

La difficile congiuntura economica e politica degli anni '80 dell'Ottocento costrinse i governi a tagliare parte dei fondi destinati alla marina militare; per diretta conseguenza i tempi di rinnovo del materiale (che erano già di per se notevolmente lunghi a causa del ritardo tecnico degli arsenali di stato e delle industrie siderurgiche e cantieristiche nazionali) si allungarono ancora di più.

Ne risultò che sul finire del XIX secolo, dopo quasi 40 anni di sforzi e quasi due miliardi di lire dell'epoca di spese navali, la Regia Marina – che pure si era saputa distinguere per abilità nell'azione internazionale di Creta nel 1897 – si trovava nella dura necessità di rinnovare la quasi totalità del materiale; ormai divenuto o completamente obsoleto o militarmente poco significativo.

In pratica agli albori del nuovo secolo – e quindi dell'età giolittiana - l'Armata di Mare italiana non esisteva⁶⁴.

⁶³ E' emblematica in tal senso la figura del comandante di vascello VOLPE, inviato sul finire del XIX secolo a Berlino come addetto navale con l'incarico di “sondare il terreno” in vista di un accordo di cooperazione navale; scrive il comandante nel suo diario nel 1896:

“Il presidente del consiglio, il ministro della Marina, vice-ammiraglio di SAINT BON; ed il generale COSENZ, capo di stato maggiore del Regio Esercito, nel ricevere la mia visita di prammatica e di commiato mi avevano intrattenuto sull'argomento, riservatissimo, di un incarico speciale che mi veniva affidato; quello, cioè, d'intavolare trattative per ottenere, in caso di guerra con la Francia, lo invio eventuale in Mediterraneo di una parte della flotta germanica, in aiuto alle nostre forze navali. Dichiaro subito che non ho a cognizione il testo del Trattato rinnovato; che gli obiettivi precisi ed i limiti della nostra alleanza co' due imperi centrali d'Europa non mi son noti nemmeno oggi – anno 1896 – e che, finalmente, dall'unico punto di vista degli obblighi militari, per la Italia, ignoro benanche le clausole particolari del patto; nella sua prima e nella sua seconda sanzione; comunque io sappia degli oneri in generale. [...] Non ebbi istruzioni scritte, né allora né in seguito. I comandamenti verbali datimi oscillavano fra un enunciato ed un'aspirazione. Essi difettavano di dati ed indicazioni, per avviare, praticamente, la proposta ad una forma esplicita o meglio tangibile o più valutabile. La proposta medesima, nel suo punto di partenza, parvemi, confesso, come un po' campata per aria...”

CV VOLPE, *Memorie*, quaderno I, pp. 2-4, Archivio Ufficio Storico della Marina, 141/1

Citato in

Mariano GABRIELE, *Le Convenzioni Navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, pp. 93-96

⁶⁴ La frase si riferisce ad un noto giudizio di Vittorio Emanuele III nel 1900, quando, all'interno di una lettera inviata al suo vecchio precettore generale Egidio OSIO, prendendo visione dei suoi doveri di Re e delle condizioni del paese si lamentò dello stato delle forze militari nazionali.

M. BONDIOLI OSIO, *La giovinezza di Vittorio Emanuele III nei documenti dell'archivio OSIO*, Milano, Simonelli, 1998, pp. 715-716, lettera del 25 ottobre 1900.

Capitolo 2

Paragrafo 2:

L'Armata di mare all'alba dell'età giolittiana

Come affermato in chiusura del paragrafo precedente, sul finire del XIX secolo l'Armata di mare praticamente non esisteva; e tale giudizio sussisteva nelle parole degli esperti anche in presenza di prove pratiche di tutto rispetto come l'impegno internazionale a CANDIA in occasione della crisi greco-turca⁶⁵ della fine del secolo, e l'invio di una squadra navale in estremo oriente al tempo della Rivolta dei BOXERS all'inizio del '900⁶⁶.

Ma quali erano quindi le condizioni in termini di uomini e mezzi della marina militare italiana all'inizio del XX secolo?

Non è questo l'ambito più idoneo per una trattazione approfondita del problema, che si allarga su di una molteplicità di ambiti; ma in poche parole si può riassumere, come detto, affermando che lo stato dello strumento marittimo italiano di inizio '900 era urgentemente bisognoso di profondi interventi di ammodernamento dei materiali e ristrutturazione dei servizi e del sistema logistico.

Come noto ogni oggetto è sottoposto a usura a causa dell'utilizzo e delle ingiurie del tempo; ogni oggetto ha quindi il suo periodo vitale al termine del quale perde di valore e deve essere sostituito; nel caso degli strumenti tecnologici poi tale necessità può subire delle accelerazioni – anche drastiche - ogni qual volta lo sviluppo della tecnica e della scienza determina delle modifiche radicali.

Modifiche e rivolgimenti che in ambito bellico sono assai frequenti.

Per la flotta da guerra italiana all'inizio del primo '900 era giunto davvero il momento di un radicale e profondo rinnovo dei materiali; necessità questa tanto forte da giustificare realmente le affermazioni di Vittorio Emanuele III circa una sua “non esistenza”.

Le unità maggiori per dislocamento e armamento risalivano agli anni '80 dell'Ottocento (corazzate di prima classe DUILIO, DANDOLO, ITALIA, LEPANTO) e quelle immediatamente successive (RE

⁶⁵ Il contingente italiano inviato nelle acque di Candia nel 1897/98 contava 30 navi e più di 3000 uomini utilizzabili a terra; era numericamente il più cospicuo e pertanto il comando della missione internazionale venne affidato al comandante della squadra italiana, l'ammiraglio Felice Napoleone CANEVARO.

⁶⁶ La squadra da combattimento italiana in Estremo Oriente, sotto il comando del Contrammiraglio Carlo Alessandro Mirabello, fu la prima a dotarsi di apparecchi per le comunicazioni radio telegrafiche, grazie all'installazione di una apparecchiatura radio sulla Regia Nave Marco Polo e alla costruzione di una stazione radio a terra. In tal modo erano garantite più rapide comunicazioni con la madre patria e un più utile ed efficiente servizio all'interno della coalizione internazionale inviata in Cina per sedare la rivolta dei Boxers.

UMBERTO , SICILIA e SARDEGNA) ormai si avvicinavano pericolosamente all'obsolescenza e alla nullità in termini di valore bellico; mentre le nuove unità erano da un quinquennio sugli scali o ancora in via di allestimento (corazzate di prima classe tipo REGINA MARGHERITA, e di seconda classe tipo GARIBALDI) con tempi di lavoro così lunghi che al momento del varo, alla luce delle migliorie realizzate negli anni successivi, erano già vecchie pur essendo nuove di fabbrica.

Oltretutto le scarse disponibilità finanziarie avevano impedito fino ad allora la realizzazione di classi di navi che superassero numericamente le tre unità; vi erano classi costituite addirittura da due soli vascelli di cui uno doveva considerarsi come il prototipo se la tipologia di nave presentava notevoli modifiche nella struttura (ad esempio la struttura interna a cellule stagne impostata con la DUILIO e la DANDOLO)⁶⁷.

Quindi, per quanto riguarda il materiale in senso stretto, e considerando l'assenza di una chiara linea di utilizzo, si può affermare senza tema di essere smentiti che, all'inizio del XX secolo, questo fosse composto da un'accozzaglia più o meno disparata di unità di diversa categoria e impostazione, che rendeva la flotta più simile ad un "campionario" delle diverse navi nel tempo passibili di costruzione e acquisto, che da un complesso articolato, omogeneo e ben strutturato.

Ovviamente la resa bellica era non solo certamente disomogenea ma anche prevedibilmente bassa, se non addirittura inesistente stando ai paragoni tecnici con le flotte delle potenze straniere.

Negli anni, all'interno della sempiterna lotta tra corazza & cannone, si erano determinati sviluppi rapidi e radicali nel campo sia delle armi che delle blindature; sviluppi che avevano rapidamente reso i poderosi cannoni della DUILIO e della DANDOLO quasi inutili in quanto ancora ad avancarica e a canna liscia.

L'introduzione della retrocarica e della rigatura della canna unita allo sviluppo dei proiettili esplosivi e perforanti, la disposizione delle artiglierie principali in torri blindate, e in seguito lo sviluppo delle leghe speciali di acciaio unite alle moderne tecniche di produzione siderurgica aveva determinato una rivoluzione radicale, ma soprattutto rapida delle costruzioni navali militari.

Rapidità a cui il sistema industriale italiano, ancora lontano dal suo effettivo decollo, non riusciva ad adeguarsi⁶⁸.

⁶⁷ Per maggiori dettagli tecnici si rimanda alle schede in appendice; le schede sono rinvenibili anche nell'almanacco storico navale disponibile on line presso il sito ufficiale della Marina Militare italiana:
<http://www.marina.difesa.it/storia/Almanacco/navi000.asp>

⁶⁸ Per maggiori informazioni circa lo sviluppo industriale italiano in generale e quello dell'industria bellica in particolare si rimanda a:
Luciano SEGRETO, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1997

A livello di comando e di ufficialità la situazione per diversi anni dopo l'unificazione, fu adeguata a quella del naviglio: una massa priva di unità e di omogeneità sia nella formazione che nel morale.

Inizialmente l'élite di comando era costituita da uomini provenienti da marinerie diverse; inglobati nella nuova compagine senza pressoché alcuna selezione preventiva né scrematura ma solo sulla base del grado ricoperto; e solo successivamente venne corretta e integrata con l'inserimento in linea di giovani ufficiali arruolati sulla base di criteri più selettivi e, a ridosso della terza guerra di indipendenza, con figure in parte atipiche ottenute attraverso concorsi speciali che prevedevano però nel migliore dei casi pochi mesi di addestramento.

Tutti però vennero gettati nella mischia di Lissa senza alcuna distinzione oltre che senza riflessione preventiva né metodo⁶⁹.

A livello di equipaggi e di bassa forza le cose andavano leggermente meglio visto che la leva di mare⁷⁰ prevedeva un drenaggio massiccio del personale lavorante nell'ambito marittimo – una sorta di leva regionale.

In presenza di flotte inizialmente ancora a carattere misto (e dotate comunque di apparato velico di supporto)⁷¹, e condotte spesso secondo gli schemi e le manovre mutate dalla consuetudine velica di britannica tradizione, gli equipaggi venivano ad essere più omogenei per formazione dei loro stessi comandanti e ufficiali, e quindi anche più pronti, reattivi e combattivi di questi.

Fortunatamente per l'Italia del tempo le leggi e le tradizioni della gente di mare non solo erano diffuse anche fuori dei confini degli stati pre-unitari ma venivano riconosciute formalmente; in pratica il mondo marittimo del tempo era assai più “nazionale” nello spirito e nei fatti di quanto non lo fossero gli stessi dirigenti che questo aggettivo gli aveva affibbiato⁷².

Dopo la parentesi di Lissa la marina da guerra fu oggetto – come detto - di grandi attenzioni e

Valerio CASTRONOVO, *L'industria Italiana dall'Ottocento a oggi*, Milano, Mondadori, 1990

F. BONELLI, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*, Torino, Einaudi, 1975

⁶⁹In questo gruppo di giovani erano presenti anche futuri nomi forti della marina militare; difatti Giovanni BETTOLO e Carlo MIRABELLO affronteranno la battaglia di LISSA con i gradi di guardiamarina da poco appuntati sulle uniformi.

⁷⁰ Regio Decreto n. 3338, serie terza, del 28 agosto 1885 (testo unico delle leggi sulla leva marittima) e ss.gg.

⁷¹ Inizialmente i problemi tecnici dati dai motori e dalle caldaie erano tali da rendere necessario il mantenimento di un albero e della velatura corrispondente a titolo di “motore ausiliario”.

⁷² Quanto il mare sia un elemento unificante ben più ampio e potente delle barriere nazionali è ben chiarito dai lavori di Fernand BRAUDEL.

Nello specifico del caso italiano si può visionare la frammentazione morale del personale attraverso una rapida visione della giornata di LISSA e delle sue conseguenze. L'ammiraglio Carlo Pellion di PERSANO si accollò completamente il peso della sconfitta rinunciando a chiamare in causa durante il processo le responsabilità dei suoi sottordine (ammiragli ALBINI e VACCA) che comunque furono accertate nell'inchiesta; tale comportamento molto onorevole e cavalleresco non aiutò però la Marina a liberarsi né di elementi di dubbio valore né a sanare le fratture di carattere morale presenti all'interno dell'ufficialità. Comunque le responsabilità della sconfitta di LISSA caddero in blocco sul gruppo di comando e costarono l'incarico e l'onore all'ammiraglio comandante; ma non sugli equipaggi che da una parte così come dall'altra non esitarono un attimo a battersi con coraggio.

trasformazioni anche in presenza di progressive riduzioni di bilancio; questo perché la riforma di un'istituzione è legata al rinnovamento e alla disposizione a ciò degli uomini e non solo né tanto ai mezzi.

A causa delle ripetute iniezioni di materiale umano effettuate con concorsi speciali a ridosso dell'unificazione e della terza guerra di indipendenza, si vennero progressivamente a determinare nelle alte sfere una serie di figure "atipiche" in progressiva ascesa.

Figure miste di ufficiali per arruolamento e tecnici civili per formazione primaria che si occuparono nel tempo di risollevarle le sorti dell'armata di mare.

Benedetto Brin era uno di questi.

Giovanni Bettolo e Carlo Mirabello anche.

Il Brin e il Bettolo, come molti altri (il De Amezaga ad esempio), provenivano dalle università tecniche e scientifiche del regno e in tali ambiti avevano conseguito la loro formazione di base; l'istituzione militare del loro tempo beneficiò fortemente di tale corpus di abilità meno inficiato dal peso delle tradizioni della marina sarda; lo stesso ambiente marinaro si può dire che raffinò e indirizzò questi individui verso un ambito più specifico rafforzando elementi che la formazione civile e la temperie del momento aveva già in parte fornito.

Questi uomini, alternati e/o affiancati da ufficiali di più "tradizionale" formazione, e di estrazione sia nobile che borghese (Augusto Riboty, Simone Pecoret di Saint Bon, Guglielmo e Ferdinando Acton, Felice Napoleone Canevaro, Enrico Morin, etc. etc.) permisero alla neonata istituzione di affrontare molte sfide e sostenere sforzi a dir poco eccezionali per un "neonato" come era considerabile allora "l'Armata di Mare italiana"⁷³.

Mentre l'età dei fondatori della flotta veniva lentamente declinando, venivano prendendo le redini dell'istituzione militare marittima alcuni "giovani" che avevano toccato con mano le problematiche del ritardo tecnologico e delle lacune morali e formative.

Le correzioni del sistema formativo andarono pertanto di pari passo con l'aggiornamento delle

⁷³ In linea con tale pensiero è il giudizio formulato nel 1982 dal prof. Mariano Gabriele circa l'operato degli uomini della Marina Militare negli anni convulsi della fine dell' '800; afferma il prof. Gabriele:

"Strumento primario per condurre la politica estera, per assicurare presenze e mostrar la bandiera in ogni punto del globo, per sostenere imprese coloniali in terre lontane, e insieme strumento primario di difesa, in un periodo nel quale la minaccia per il paese veniva dal mare, la marina italiana si trovò dinanzi ad una serie di compiti difficili. E anch'essa, come il paese che serviva, dovette *essere* subito, improvvisandosi all'altezza dei problemi che le si proponevano, spesso tutti insieme e con un grado elevatissimo di urgenza. [...] In tale situazione, la marina militare italiana si mosse ad occhi aperti. Ebbe, per sua fortuna, uomini di primo piano che la guidarono con energia ed equilibrio ed influirono sugli orientamenti generali del paese."

Mariano GABRIELE, Giuliano FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982, pp. 27

costruzioni.

Sul finire del XIX secolo venne variata la regolamentazione per l'accesso ai corsi di studio in Accademia e innalzata sia l'età minima per la presentazione della domanda che il titolo di studio minimo necessario; divenivano obbligatori dai 15 anni della legge precedente i 18 anni di età e, come titolo, la licenza liceale o il biennio di fisica e matematica in un istituto tecnico⁷⁴.

La ravvisata – e ormai unanimemente accettata - necessità di avere uomini più robustamente formati, più profondamente acculturati, determinata sia dalle modifiche tecniche che dalle spinte sociali in pro del passaggio da un sistema coercitivo ad uno basato sul convincimento personale, diede una spinta potente alla realizzazione di profonde modifiche⁷⁵.

Ma il desiderio di risolvere il problema della bassa cultura dei giovani ufficiali, acquisendo personale già parzialmente formato nelle scuole civili (sulla scia dei buoni risultati conseguiti con l'arruolamento di elementi di valore come il Bettolo), scontrava però contro la dura realtà del primo '900: la realtà di una scuola civile fortemente svilita e di generalmente non alta qualità.

Con il risultato che le tare non si eliminavano, le lacune non si colmavano e i problemi non si risolvevano ma si acuivano sensibilmente.

Proprio a causa della bassa qualità degli studi nei licei classici e nelle scuole militari si giunse, alla fine degli anni '80 del secolo XIX, all'abbandono del sistema dei premi⁷⁶ per coloro che, in possesso di migliori risultati scolastici, si fossero presentati al concorso per l'accesso in Accademia.

Tale determinazione indicò al di là di ogni ragionevole dubbio che il problema dell'ufficialità – e della sua qualità - era da inquadrare fin da allora come un autentico problema sociale, e che come tale si iniziava ad intenderlo.

Questo perché non si diviene ufficiali per obbligo statale.

Non è mai esistita una legge che sancisse la leva obbligatoria per gli ufficiali in servizio permanente.

Questo tipo di arruolamento è volontario e quindi legato alle dinamiche sociali che innescano il

⁷⁴ Regio Decreto 28 gennaio 1894 n. 33

Regio Decreto 17 dicembre 1896 n. 589

⁷⁵ Emblematiche in tal senso le dissertazioni del Rustow in Germania in pro di una modifica dell'ordinamento scolastico e della formazione del personale militare, affinché a questi fosse dato un motivo "che facesse loro venire voglia di difendere la Patria."

Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Giuseppe CAFORIO, Piero DEL NEGRO (a cura di), *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1985

⁷⁶ Il "premio" era costituito dall'iscrizione diretta al II anno di corso e veniva ad essere un vantaggio più per individui che potevano non essere davvero meritevoli in quanto gli studenti del quarto anno delle scuole militari potevano tentare la sorte anche in presenza di votazioni non eccellenti, oppure anche in seguito alla riprovazione all'esame finale nelle loro scuole; e il valore del titolo ginnasiale divenne mano a mano sempre più basso per via della generalizzata concessione della licenza del ginnasio a tutti gli studenti dei licei classici che venivano quindi a divenire mediocri.

processo di desiderabilità che solo può portare a tale scelta di vita; il valore del materiale umano di base è quindi legato a filo doppio al valore dei cittadini.

Purtroppo la società da cui il nuovo Stato prendeva le mosse non era una società attenta né interessata alle tematiche marittime⁷⁷.

Il piccolo Piemonte era un regno quasi continentale e l'aristocrazia del Regno di Sardegna, per fare un esempio di classe alta, era si tradizionalmente a vocazione guerriera e militare, come la stessa casa Savoia, ma terrestre e non marittima.

Idem si poteva dire per le società toscana e pontificia, i cui Stati non avevano pressoché forze militari marittime.

Al massimo per il caso toscano ci si rifaceva alle antiche glorie pisane ma erano glorie - all'atto dell'unificazione - senza alcuna sostanza.

Il caso napoletano era invece profondamente diverso.

Il regno borbonico, nel corso della sua esistenza, aveva infatti dato luogo ad una solida – anche se non eccessivamente antica - tradizione marittima, i cui influssi sui giovani ufficiali si erano mantenuti fino ai tempi dell'unificazione e oltre; aveva costruito negli anni una struttura marittima – i grandi arsenali e le officine di Napoli e Castellamare di Stabia - adeguata alle necessità del regno – che non contemplavano però l'attuazione di una effettiva politica di potenza navale –; aveva beneficiato negli ultimi decenni di vita di istruttori inglesi per ufficiali ed equipaggi⁷⁸; e aveva attuato una politica di presenza della bandiera sui mari assai attiva, perlomeno all'interno della parte orientale del bacino del Mediterraneo.

Questa struttura era nata razionalmente come supporto alla politica interna; come mezzo di rapida proiezione delle forze da un punto all'altro di uno Stato circondato dal mare su tre lati; non per il combattimento effettivo contro flotte da battaglia degne di questo nome.

Le esperienze pratiche in generale, erano davvero scarse; e non andavano comunque al di là di alcune incursioni e azioni a fuoco contro pirati libici e algerini.

L'unica società veramente marittima nell'animo della penisola italiana era quella veneta che non venne però inglobata prima del 1866; la forza della tradizione marittima militare veneta sulla popolazione la

⁷⁷ E' nota la vicenda del trafiletto apparso sul Messaggero del 24 febbraio 1880; alla domanda "E' utile la marina?" si rispondeva: "Io dico di no. Dirò un'asineria, e non sarebbe la prima, ma è un'asineria appoggiata dai fatti."

⁷⁸ Durante gli anni del periodo napoleonico e dell'esperienza muratiana la marina del regno di Napoli si era uniformata al modello francese, sia come condotta tattica che come formazione del personale; dopo la restaurazione si giunse alla sostituzione del manuale di condotta tattica francese con quello britannico, e alla chiamata di esperti inglesi per la formazione dei giovani ufficiali e la risoluzione delle problematiche legate alla logistica; uno di questi era il padre di Ferdinando e Guglielmo Acton.

si sentì a Lissa, dove ufficiali ed ammiragli austro-ungarici impartirono i comandi in veneto e gli equipaggi – principalmente istriani, dalmati e veneti - festanti per la vittoria conseguita contro gli italiani lanciarono in aria i berretti gridando “Viva San Marco!”⁷⁹.

In parole povere quella immediatamente post unitaria – e per un bel torno di anni dopo l’unità - era una ufficialità di Marina più che altro gregaria e accessoria come la stessa forza armata che rappresentava, di cui la stessa popolazione e lo stesso Parlamento sentiva poco l’utilità.

Le iniezioni di personale atipico degli anni ’60 e un primo tentativo di attuazione di una politica di acquisizione dei nuovi cadetti più vicina e attenta alla reale situazione del paese portarono ad un primo, tangibile mutamento; o perlomeno ne diedero la possibilità.

Per avere ufficiali degni di questo nome era la società che si doveva mutare; era sulla popolazione che si doveva agire; e tale azione divenne davvero effettiva e pervasiva solo sul finire del XIX secolo, cioè quando si divenne realmente consci del definitivo allontanarsi del pericolo di un collasso della struttura statale sotto il peso delle minacce e dei problemi politici interni e internazionali⁸⁰; e quando la società italiana venne ad essere interessata profondamente dai mutamenti tecnici e culturali che già avevano percorso il nord Europa.

In breve quando si giunse ai primordi di quella che sarà appunto l’età di Giovanni GIOLITTI in cui alla Marina Militare sarebbe stato affidato il compito di farsi realmente “promotrice” degli interessi della nazione⁸¹.

Questo compito specifico poté essergli affidato solo grazie ai risultati del lavoro dei padri della flotta da battaglia; che avevano coscientemente innescato dei radicali processi di sviluppo e rinnovamento negli

⁷⁹ Non per nulla nella storia veneta tale battaglia è considerata l’ultima vittoria navale della Serenissima; una sorta di cocente rivincita dell’Adriatico sul Tirreno; della costa veneta, istriana, dalmata su quella italiana.

Per maggiori informazioni sull’impostazione della marina militare austriaca, sulla sua prassi di comando e sulla tipologia di formazione impartita si rimanda a:

Anthony Eugene SOKOL, *The Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy*, Annapolis, Maryland, United States Naval Institute, 1968

⁸⁰ Per maggiori informazioni sul problema della tenuta della compagine statale italiana negli anni successivi all’unificazione si rimanda a:

Federico CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Roma Bari, Laterza, 1971

⁸¹ In linea di massima è questo – dal punto di vista militare - uno dei principali avanzamenti conseguiti con l’avvento del regime giolittiano: la conquista nel medio periodo della coerenza e della continuità.

Sostanzialmente in linea con tale affermazione è anche il pensiero espresso da Giorgio ROCHAT e Giuliano MASSOBRIO che affermano:

“Un’altra conclusione è che la politica militare giolittiana aveva imboccato, a partire dal 1906-907 circa, la via di una migliore utilizzazione delle energie disponibili per una guerra, in una prospettiva imperialista che superava alcune delle eredità ottocentesche più legate alle esigenze repressive.”

Cit. in Giorgio ROCHAT, Giuliano MASSOBRIO, *Breve storia dell’esercito italiano dal 1861 al 1943*, ...pp. 167

Purtroppo la caduta dello statista di Dronero nel 1913-14 e il successivo cambio di indirizzo politico portarono di nuovo a galla l’antico problema, spingendo uomini come Paolo THAON DI REVEL a lamentarsi apertamente dell’incongruenza tra scopi della politica e mezzi della Regia Marina.

anni precedenti.

E' nel quindicennio che va dalla metà degli anni '80 del XIX secolo all'inizio del XX che la dirigenza militare approfittò con decisione della necessità di sviluppare una industria bellica nazionale, autonoma e indipendente, per porsi al centro del vortice degli interessi economici che facevano capo alla nascente alta borghesia siderurgica e cantieristica.

Attraverso una sovvenzione economica potente di 12 milioni di lire, nel 1885 versati anticipatamente per forniture "future", cioè pressoché a fondo perduto, all'allora neonata industria pesante italiana – nello specifico alla società che gestiva il complesso delle acciaierie di Terni ancora in costruzione - la marina da guerra gettò le basi della sua rinascita come strumento bellico e della sua potenza come gruppo di pressione politico.

Fu una scommessa questa il cui esito futuro era all'ora sconosciuto.

Ma che ebbe larghe e pesanti ripercussioni sociali nell'immediato: mutò pesantemente le abitudini e le percezioni della marina da guerra di migliaia di famiglie gravitanti intorno agli opifici e alle strutture industriali dei poli cantieristici e degli arsenali dello Stato.

Il segmento di popolazione mano a mano interessato fu non solo sempre più ampio ma finalmente completo in senso verticale perché toccava gli operai⁸² così come gli imprenditori borghesi più altoloci afferenti ai settori industriali della meccanica leggera e pesante, della cantieristica e della siderurgia⁸³.

La possibilità di poter finalmente trarre un reale profitto – un autentico lucro oltre ad un vero e congruo sostentamento - dai mestieri del mare – finalmente sentiti anche come diversi dalla pesca e dal piccolo cabotaggio - spinsero una percentuale crescente di giovani ad intraprendere gli studi nei regi istituti nautici, e a diffondere sia con i loro racconti di viaggio che con il loro duro lavoro la cultura e la passione per il mare.

Che la struttura militare marittima fosse in parte cosciente di ciò sembra essere provato dalla presenza e dall'attivismo delle giunte di vigilanza, contenenti personale della Regia Marina, nei lavori degli istituti nautici, anche dopo la decisione del ministero della pubblica istruzione di sopprimerle.

Mutando l'impatto e il peso delle problematiche marittime sulla società civile venne a determinarsi un innesco di mutamenti a catena all'interno delle istituzioni sociali di cui il mondo militare era parte.

Come detto precedentemente non si può affermare che si fosse in presenza di un piano preordinato

⁸² Secondo i dati forniti dal ministro della Marina Militare alla Camera dei Deputati nel 1900 negli arsenali militari lavoravano all'inizio del XX secolo ben 12000 operai.

⁸³ Le famiglie industriali degli ODERO, degli ORLANDO, dei PERRONE, dei PIAGGIO, degli ARLOTTA attive nei settori siderurgico, cantieristico e finanziario erano tutte legate a filo doppio agli ambienti politici e militari marittimi.

volto ad ottenere un simile cambiamento, né che i mutamenti incorsi fossero previsti – e men che meno prevedibili - ma è sicura la diversa percezione e la crescente attenzione per il proprio comparto sociale di appartenenza da parte degli organi della Marina Militare del Regno d'Italia.

In tale momento storico si determinano anche le prime azioni coerentemente volte all'allargamento della conoscenza della Marina e del mondo marittimo, portate avanti da associazioni fondate appositamente a tale scopo.

Il lavoro instancabile in favore di una maggiore comprensione del problema navale dell'Italia portato avanti dagli esponenti del mondo marittimo e da istituzioni come *La Lega Navale Italiana* fondata nel 1897, diede, anche se indirettamente, una forte spinta in favore del miglioramento dell'Armata stessa agendo su quegli strati sociali da cui questa traeva larga parte dei suoi elementi; migliorando il personale di base da cui potevano essere tratti gregari e graduati veniva migliorata l'efficienza e l'efficacia della flotta.

L'ufficialità che quindi fa la sua comparsa sulla scena nazionale sul finire dell'800, o inizia gli studi nel nuovo secolo, è non solo più partecipe delle vicende della società in generale e maggiormente parte di questa, ma anche beneficiaria di una serie di correzioni educative realizzate pressoché annualmente durante gli anni iniziali di attività della Regia Accademia Navale di Livorno sulla base di esperienze concrete.

E' una ufficialità effettivamente più calibrata; dagli obiettivi e dagli scopi più chiari, ora anche autonomi e condivisi, e dotata finalmente di una fisionomia mentale distinguibile nettamente da quella delle altre forze combattenti.

E' un'ufficialità finalmente in grado di tenere il mare e di padroneggiare con una certa destrezza i ritrovati della tecnica e della scienza nautica a sua disposizione

E' una vera e propria ufficialità tecnica – o “dotta” - come ben si addice ad un'arma tecnica e “dotta” come è la Marina Militare; ma proprio per questo, proprio perché eminentemente tecnica, speciale e specialistica è un'Armata che ancora sa soprattutto progettare e condurre; ma che non si sa bene quanto e come sappia comandare e combattere.

E' questa ufficialità nuova l'eredità lasciata al XX secolo dai fondatori della Marina Militare; un'eredità posta a disposizione di uno Stato in cui prende sempre più piede il sistema politico giolittiano.

Un'ufficialità di Marina ancora alle prese con i travagli dell'adolescenza e probabilmente un po' anche con i suoi sogni di gloria; che in massima parte non ha ancora mai combattuto, e che purtroppo spesso volte ha anche navigato poco, ma che in compenso, un po' come il paese da cui proviene, ha una gran

voglia di farsi valere e mostrare i muscoli, che viene posta nelle mani di chi è disposto davvero a servirsene⁸⁴.

⁸⁴ Dello stesso parere è anche Angelo DEL BOCA quando descrive la società italiana dell'inizio del XX secolo, ormai segnata dalla temperie imperialista e aggressiva, che poi si lancerà nell'impresa di Tripoli, con le seguenti parole: "C'era soltanto il desiderio di menare le mani, di fare la guerra, una qualsiasi, di imporre la propria volontà agli altri, di distruggere, di darsi al saccheggio."
Cit. Angelo DEL BOCA, *Italiani, brava gente?: un mito duro a morire*, Vicenza, Neri Pozza, pp. 107

Capitolo 2

Paragrafo 3:

Il ruolo politico dei militari e il problema della loro applicazione

Come accennato precedentemente quella giolittiana fu, per l'Italia, soprattutto un'età "politica"; in cui il paese si uniformò gradatamente ai comportamenti tenuti dal consesso delle potenze e, per dirla in breve, si fece politica né più né meno che negli altri grandi Stati nazionali della vecchia Europa.

L'inizio del XX secolo fu quindi sì un periodo di scontri accesi, ma anche di grande vitalità intellettuale; grazie alla sempre maggiore partecipazione delle élite culturali alla vita dello Stato, favorita anche da una via via maggiore comprensione del problema dell'inclusione delle masse nella vita pubblica e dei partiti "sovversivi" nel governo reale del paese⁸⁵.

Fu un'età in cui la classe politica (a tutti i livelli e di ogni collocazione parlamentare) riuscì finalmente ad essere la prima attrice dei destini della Nazione.

Ma quando si parla di politica non si deve pensare ad un ambito puramente civile, né escludere dalla discussione e dalla riflessione l'apporto dato dal mondo in divisa.

Quando si parla di classe politica dirigente non ci si deve mai dimenticare dei militari e del ruolo da loro svolto.

In un'età politica ogni azione (così come anche nessuna azione) ha un preciso valore e dei precisi effetti di carattere squisitamente politico; e come si è detto, in tema di "azioni" a valenza sociale il ministero della Marina era stato decisamente attivo fin da subito dopo l'unificazione.

Le istituzioni militari del Regno d'Italia (nella loro generalità) erano infatti a tutti gli effetti dei potenti agenti politici.

Erano dei grandi e compatti gruppi di pressione.

Oltretutto – in linea con le altre grandi realtà militari del tempo - erano dei gruppi di pressione armati fino ai denti; rigidamente e minuziosamente organizzati sia in senso gerarchico verticale (cioè funzionale) che in senso orizzontale (cioè relazionale) e, soprattutto, le élite in divisa erano

⁸⁵ Per maggiori informazioni circa la politica italiana di inizio '900 si rimanda a: Roberto CHIARINI, *Alle origini dell'Età Giolittiana. La "svolta liberale" del governo Zanardelli-Giolitti 1901-1903*, Venezia, Marsilio, 2003

perfettamente conscie di ciò e disposte senza troppi scrupoli anche all'azione politica diretta se necessaria; fosse questa alla luce del sole, di fronte all'intera Camera dei Deputati riunita, così come nella penombra dei corridoi e degli uffici ministeriali⁸⁶.

Nei primi venti/trenta anni del nuovo Regno d'Italia questa azione si venne esplicitando in maniera sostanzialmente scoperta; alla luce del sole.

E senza che venissero sollevate obiezioni di rilievo né dalla parte civile né da quella militare.

La consuetudine pre-unitaria di presenza e vicinanza al Re della casta militare sabauda, degnamente rappresentata dalle figure dei ministri militari, venne infatti perpetuata senza mai essere messa realmente in discussione.

In aggiunta a ciò – nonostante sul finire del XIX secolo si fossero collezionate molte prove pratiche a dir poco “opache” – gli uomini che si erano battuti nelle campagne militari dell'unificazione si sentivano ancora nel pieno diritto di partecipare attivamente alla politica del regno in quanto suoi diretti artefici al pari – se non addirittura di più - degli altri fondatori della Patria.

E anche questa affermazione non era nel complesso messa in discussione.

Purtroppo questo quadro venne mutando con il passare degli anni di pari passo con il mutare della disposizione di strati sempre più ampi della popolazione verso il mondo in divisa.

Mentre in nazioni come la Germania – bismakiana prima e Guglielmina poi - gli ufficiali superiori si dovevano impegnare per tenere lontani i giovani dalla “maledetta politica”, in Italia vecchi generali come Genova Thaon di Revel dovevano invece agire direttamente sui giovani – in questo specifico caso sul generale Ettore Pedotti nel 1904 - affinché accettassero di sedere sulla poltrona del ministro della guerra⁸⁷.

⁸⁶ Si è in tal senso concordi con le analisi di S. FINER e J. Van DOORN circa la visione della classe militare come agente politico attivo e compatto gruppo di pressione; nello specifico si rileva una piena concordanza con l'analisi di FINER che vede soprattutto l'organizzazione e la struttura comunicativa come i punti di forza delle istituzioni militari. Studiosi precedenti non afferenti nello specifico al mondo militare (come Max WEBER) rilevano del pari che molti elementi propri delle strutture belliche vennero ripresi e sfruttati dalle prime organizzazioni industriali come basi per uno sviluppo specializzato e razionale del lavoro.

Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Max WEBER, *L'etica protestante e lo spirito del capitalismo*, Firenze, Sansoni, 1987

Samuel Edward FINER, *The man on horseback: the role of the military in politics*, London...

Jacques Van DOORN, *The soldier and social change: comparative studies in the history and sociology of the military*, Beverly Hills, Sage publications, ...

⁸⁷ A riprova di tale affermazione vi sono gli scritti privati di eminenti uomini politici appartenenti alla classe militare che nel corso della loro vita avevano preso parte alla vita politica del paese. Scriveva il generale Genova THAON DI REVEL al generale Ettore PEDOTTI nel 1904, prima della formazione del governo FORTIS:

“Permetta ad un veterano politico, suo amico, di riportargli un ricordo, che può avere attualità presentemente. Nel 1867 Rattazzi chiamato a formare il ministero, mi offrì il ministero della Guerra, declinai l'offerta. Ma poi cedendo al desiderio vivissimo del Re, ed al consiglio insistente di LA MARMORA perché non lasciassi nominare chissà quale civile, mi arresi ed accettai. E fu bene per l'Italia [...]. Presentemente ignoro quale sarà il futuro ministero, ma, se avesse la tinta socialista,

Anche il tema poi della presenza e “potenza” dei militari nelle camere del Parlamento e sui seggi dei dicasteri era divenuto molto dibattuto.

Alla Camera dei Deputati era infatti argomento di scontro assai frequente tra le minoranze (specie quelle di estrema sinistra) e le maggioranze governative (specie quelle connotate da una forte presenza di elementi della destra costituzionale).

Il diffondersi di idee politiche di matrice sovversiva (specialmente la socialista) unito alle prove poco brillanti delle truppe sul campo di battaglia, e al generoso apporto repressivo dato dai militari sul fronte interno negli anni di fine ‘800 pose le basi per lo sviluppo – per e il rapido radicarsi - di una corrente politica apertamente ostile alle forze armate tradizionali, o comunque favorevole perlomeno alla limitazione delle loro possibilità operative attraverso un più stretto controllo dell’utilizzo dei fondi stanziati in bilancio, e alla sostituzione dei ministri militari con dei civili che perlomeno fossero maggiormente responsabili delle azioni del ministero di fronte al Parlamento⁸⁸.

Tale determinazione poggiava su molteplici punti critici.

E tra questi vi erano anche riflessioni legate all’analisi della reale “potenza” politica di questi ministeri militari; specie quando, attraverso le periodiche inchieste condotte dalle commissioni parlamentari⁸⁹,

io le raccomando caldamente di non rifiutare dal rimanere al ministero. In tal modo potrà difendere l’esercito contro l’antimilitarismo, e mitigare la politica sovversiva. Taluni forse la criticheranno, come fui criticato, ma il risultato la giustificherà.”

Cit. in Marco MERIGGI, *Militari e istituzioni politiche nell’età giolittiana*, Clio, 1987, n. 1, gennaio-marzo, pp. 55-92

Il fatto che la dirigenza militare tedesca del tempo osteggiasse la partecipazione alla politica degli ufficiali non equivaleva a dire che non ne ravvisasse la necessità; alle dichiarazioni del generale GROENER circa la “maledetta politica” si accompagnava comunque una visione più disincantata circa la necessità che alcuni vi prendessero comunque parte, seppur con attenzione e riservatezza.

Scrivendo il generale tedesco nel suo diario in data 9 luglio 1919:

“Gli ufficiali devono di nuovo imparare ad ubbidire e a non occuparsi della maledetta politica; di politica possono interessarsi solo pochi, e questi tenacemente e in modo riservato [...]”

Cit. in H. SCHULTZE, *La repubblica di Weimar*, Bologna, Il Mulino, 1993, pp. 129, nota 13 (pp. 144)

Cit. in G. RUSCONI, *La crisi di Weimar*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 23

Ed emblematiche in tal senso sono le vicende che portarono alla definizione della “teoria del rischio” di Alfred Von TIRPITZ e alla nascita della moderna flotta da battaglia tedesca che combatterà la prima guerra mondiale.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Jonathan STEINBERG, *Il deterrente di ieri: Tirpitz e la nascita della flotta da battaglia tedesca 1890-1914*, Firenze, Sansoni, 1968

⁸⁸ Uno degli “scudi” favoriti delle elite militari di fronte alle accuse dei deputati era costituito dal famoso articolo 5 dello Statuto Albertino; questo articolo affermava che:

“Al Re solo appartiene il potere esecutivo. Egli è il capo supremo dello Stato: comanda tutte le forze di terra e di mare; dichiara la guerra: fa i trattati di pace, d’alleanza, di commercio ed altri, dandone notizia alle Camere tosto che l’interesse e la sicurezza dello Stato il permettano, ed unendovi le comunicazioni opportune. I trattati che importassero un onere alle finanze, o variazione di territorio dello Stato, non avranno effetto se non dopo ottenuto l’assenso delle Camere.”

In tal modo, in caso di necessità, era possibile affermare che delle loro azioni, i militari, erano responsabili di fronte al Re e non al Parlamento.

⁸⁹ Negli anni ‘80 dell’800 si occuparono del tema anche delle commissioni di inchiesta, presiedute in alcuni casi da esponenti del mondo marittimo come Randaccio e Boselli, a cui fu affidato il compito di realizzare studi e rilevamenti sullo stato del mondo marittimo nazionale (sia civile che militare).

venivano a galla gli stretti legami tra ambienti ministeriali e industriali; con questi ultimi interessati alla capacità delle Forze Armate di movimentare fondi per centinaia di milioni di lire⁹⁰.

Quindi era al tempo perfettamente lecito affermare che questi militari, che influenzavano effettivamente e pesantemente tanta parte dell'economia nazionale, fossero davvero politici⁹¹.

Magari si può ipotizzare che non fossero sempre animati da un vivo piacere per l'esplicazione di tale ruolo, né per il disbrigo di tali compiti, che magari non fossero né più né meno rodati di altri onorevoli deputati e senatori, ma comunque, grazie ruolo che ricoprivano e all'impressione che suscitavano con il loro operato, politici a tutti gli effetti lo sembravano davvero.

Sensazione questa che veniva rafforzata da tutta una serie di elementi e di figure anche loro "formalmente" politiche a causa del ruolo che ricoprivano: molti ufficiali di Marina erano impiegati in ambiti internazionali come "addetti navali"⁹²; figure queste che dovevano rispondere del loro operato anche al ministro della Marina; e vi erano anche ammiragli che talvolta si trovavano a ricoprire incarichi ministeriali diversi da quello della Marina come quello di ministro degli Esteri⁹³.

Non è affatto semplice quindi definire con chiarezza i reali livelli di potenza e pervasività "politica" di questi uomini.

Ad esempio la *Commissione Boselli* del 1883.

Cfr. *Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile*, Atti, 7 voll., Roma, 1883

⁹⁰ Tralasciando il Senato del Regno che era di nomina regia, e dove generali e ammiragli erano numerosi e approdavano normalmente anche al termine della carriera in forza della IV, XVI e XXIesima categoria, è alla Camera dei deputati che i rapporti di forza destavano al tempo perplessità e preoccupazione, e quindi meritano oggi una analisi più approfondita. In primis bisogna dire che con l'aprirsi del secolo XX la Marina militare non ebbe mai alla Camera dei Deputati più di sette o al massimo otto rappresentanti, oltretutto spesso divisi su più schieramenti. Numero esiguo questo se paragonato ad altri blocchi, ma che poteva contare formalmente e costantemente anche su più di un sottosegretario e almeno un ministro; a questi andavano aggiunti poi tutti coloro che a livello informale avevano però un interesse forte nelle casse del ministero della marina, e che spesso sedevano sui banchi della Camera e del Senato: e quindi abbiamo potenzialmente banchieri – come l'onorevole ARLOTTA che fu relatore del bilancio del ministero della marina per un decennio –; industriali e armatori (COLOMBO, PRINETTI, PIAGGIO, ODERO, ORLANDO, etc. etc. che in alcuni casi erano – o erano stati – a loro volta ministri, deputati e senatori); e deputati di vario colore politico desiderosi di deviare fondi verso i loro collegi di elezione. Soprattutto a livello informale il gabinetto della marina aveva a sua disposizione un eccezionale potere politico, maturato tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, in virtù del fatto che l'industria meccanica e siderurgica pesante aveva come sbocco privilegiato il solo settore navale: un settore che solo di costruzioni militari movimentava nel 1900 più di 25 milioni di lire l'anno. Se poi andiamo a sommare a questi denari i fondi per la manutenzione del naviglio e quelli della legge per le sovvenzioni navali (destinati alla marineria mercantile ma gestiti dal Ministero della Marina) si capisce bene il peso che poteva avere un simile dicastero – specie se si pensa che molti ministeri pure importanti non avevano stanziati per l'intero bilancio nemmeno 10 milioni di lire! - su di un mondo economico e produttivo in rapida ascesa e sempre affamato di denaro pubblico.

⁹¹ Dare ai militari la patente della politicità implica anche l'estensione a tale categoria della responsabilità politica, e di conseguenza permette di impostare discorsi circa il controllo politico dei militari stessi.

⁹² Due famosi addetti navali degli anni dell'Italia liberale erano il CV Roberto MIRABELLO di stanza a Parigi e il CV VOLPE addetto navale a Vienna e Berlino.

⁹³ Benedetto Brin e Napoleone Canevaro solo per fare un esempio, si videro affidare il dicastero degli affari esteri; da tale posizione privilegiata ambedue, sul finire del XIX secolo e all'inizio del XX, influenzarono potentemente la linea di condotta diplomatica nazionale armonizzandola con lo strumento marittimo al tempo a disposizione del paese, sulla base delle loro competenze e attitudini di ufficiali di Marina.

Quello che si sa per certo è che numericamente furono sempre pochi.

E che, almeno fino all'avvento di Giovanni Giolitti (e in parte anche durante), furono anche molto influenti sia direttamente sul governo che sul cosiddetto "partito di corte", attraverso il loro rapporto stretto con la famiglia reale.

Un altro elemento che esce dal regno della possibilità per entrare in quello del "dato" è che le alte gerarchie militari tendessero ad essere difficilmente imbrigliabili attraverso sistemi di controllo "diretti" o "oggettivi"⁹⁴; e che di conseguenza ci si acconciava per lo più a sottoporli a sistemi di controllo indiretti, legati anche a rapporti personali; sistemi di controllo "indiretti" e "personalistici" come quelli destinati a divenire più avanti "canonici" all'interno del sistema politico giolittiano⁹⁵.

Come si è potuto notare precedentemente però anche ufficiali impegnati direttamente in azioni politiche non avevano sempre un'idea molto chiara né precisa di cosa fossero chiamati a fare.

E spesso nemmeno di cosa fosse previsto dagli stessi articoli "militari" dell'alleanza al tempo in vigore con Germania e Austria-Ungheria; e, ad esempio, non esitavano a definire essi stessi il loro ruolo "diplomatico" come "dilettantesco"⁹⁶.

Solo dopo il 1900 e la stipula della prima convenzione navale della Triplice, i comandanti delle unità navali - specie se operanti all'estero - si ritrovarono con l'obbligo aggiuntivo di una maggiore

⁹⁴ Specie a causa del ricorso strumentale all'articolo 5 dello Statuto Albertino, come già fatto notare nelle pagine precedenti.

⁹⁵ Giovanni Giolitti riuscì ad instaurare uno stretto rapporto con Vittorio Emanuele III che ne richiedeva spesso il ritorno a Roma quando lo statista si ritirava in Piemonte, in seguito a crisi politiche o alla caduta del governo. Il forte carisma dello statista di Dronero e la sua visione pragmatica lo portarono a richiedere - e ad ottenere - il collocamento a riposo immediato del generale Asinari di Bernezzo dopo che questi era intervenuto in un comizio dai contenuti fortemente "irredentisti" e "antiaustriaci" all'indomani della visita dello Zar Nicola II in Italia nel 1909 - visita all'interno della quale vennero firmati i patti di Racconigi - dando l'idea che si fossero davvero raggiunte delle intese antiaustriache con l'impero Russo, pur permanendo la Triplice alleanza con gli imperi centrali.

L'11 novembre 1909, il generale ASINARI di BERNEZZO, comandante del Corpo d'Armata di Milano, assistendo a Brescia all'inaugurazione della bandiera che le donne di Aquila avevano donata al reggimento di cavalleria residente in quella città, pronunciò questo discorso:

"Carlo Alberto diede l'insegna tricolore al suo Regno, mentre essa veniva innalzata contro il nemico sugli spalti di Brescia e di Venezia, rinnovanti le gesta dell'antico valore italico. Vittorio Emanuele II la fece sventolare in Campidoglio dinanzi a tutta l'Europa ammirata. Umberto I la difese eroicamente nel quadrato di Villafranca. Vittorio Emanuele III la regge alteramente dall'alto del Gran Sasso d'Italia con lo sguardo rivolto all'Oriente, donde tante città sorelle guardano ansiose al Leone di San Marco aspettando la loro liberazione. Voi, Colonnello, potete chiamarvi fortunato di trovarvi in questa città, perché dalle sue stesse mura apprendete una delle pagine più belle del Risorgimento italiano. Da questa medesima caserma si spiegano al vostro sguardo le colline bagnate di sangue di tanti martiri e di là, non troppo lontane, le terre irredente, le quali attendono l'opera vostra. Le donne aquilane confezionarono il vostro stendardo ufficiale; sappiate portarlo al sole della vittoria".

Per chiarimenti si rimanda a:

Aldo G. MOLA, *Giolitti: lo statista della nuova Italia*, Milano, Mondadori, 2003

⁹⁶ Il problema del "dilettantismo" di molti diplomatici italiani del tempo è di difficile trattazione a causa delle modifiche incorse nella figura del "diplomatico" con l'avvento di Giovanni GIOLITTI al governo del paese, e il passaggio ad una formazione più standardizzata e in parte ad una figura più burocratica.

Per un approfondimento del tema si rimanda a:

Enrico SERRA, *La diplomazia in Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1984

Enrico SERRA, *Manuale di storia delle relazioni internazionali e diplomazia*, Milano, ISPI, 1990

“informazione”.

Necessità questa a cui i comandanti dovettero spesso dare soddisfazione in maniera autonoma, trovandosi ancora una volta a dover colmare da soli le lentezze e le altalenanti disposizioni provenienti da Roma⁹⁷.

Al di là degli obblighi dettati dalle clausole delle alleanze, scendendo nel piccolo, nel quotidiano va ricordato che all'estero, ogni ufficiale che comandasse una nave da guerra o mercantile era chiamato a svolgere una attiva funzione “politica” a causa delle responsabilità e degli obblighi connessi con il “mostrare la bandiera”, con le relazioni da tenere con le autorità portuali e con la presenza di colonie di italiani stanziato in varie parti del globo e spesso in attrito con le autorità locali.

Grazie all'abbattimento progressivo delle barriere geografiche, al “restringimento degli spazi”, ogni Stato lambito dal mare veniva a divenire potenzialmente “confinante” con l'altro, e i capitani di mare ambasciatori del proprio paese.

La “globalizzazione” quindi, realizzata fin da tempi remoti grazie alla capacità unificante dei mari - finalmente solcabili in tempi tutto sommato brevi - dava, che questo piacesse o meno, all'unica forza armata dotata di autonoma capacità proiettiva la possibilità di essere “politica”⁹⁸.

E nel XX secolo la politica estera degli Stati europei, sempre più degenerante nella “politica delle

⁹⁷ Nel 1901-03 a causa della crisi cinese sfociata nella rivolta dei Boxer, e del conseguente invio in estremo oriente di gruppi navali di varia nazionalità, gli stati maggiori delle marine tripliciste si erano trovati costretti dalla situazione alla cooperazione; di conseguenza divenne necessaria la diffusione a bordo delle navi del “TRIPLOCODICE”: il manuale segreto di condotta, codici, segnali e pronto impiego delle navi in caso di operazioni combinate con unità navali delle potenze alleate. Codice che giunse nelle acque dell'estremo oriente, in cui si erano radunate unità da guerra di un po' tutte le potenze coloniali del tempo, però solo nel 1904-1905; e che solo allora definì i termini della cooperazione delle unità navali italiane, germaniche e austriache durante le operazioni per la composizione della crisi cinese in luogo dei vari accordi provvisori presi in maniera autonoma dai comandi delle forze navali negli anni precedenti.

Il clima di cameratismo sviluppatosi tra i contingenti europei operanti in Cina si esplicitò con maggiore forza tra gli alleati portando il comandante tedesco (vice ammiraglio Von GEISLER), alla guida del maggiore gruppo navale alleato, a prendere l'iniziativa per una maggiore collaborazione; tale iniziativa fu subito accolta dal suo collega austriaco (comandante di vascello SCHWARZ) e italiano che si limitò a comunicare il fatto compiuto al ministero della Marina (non al regio governo) rendendosi conto dell'assurdità dell'attesa di disposizioni (spesso ambigue e contraddittorie) provenienti da Roma. Il futuro ministro della Marina Carlo Alessandro MIRABELLO fu uno dei pochi ammiragli italiani (insieme all'ammiraglio PALUMBO e al contrammiraglio GRENET) al comando di una squadra da combattimento, a mettere effettivamente in pratica i dettami fissati dalla convenzione del dicembre 1900 durante il suo periodo di comando della squadra dell'estremo oriente; e il suo sottosegretario durante l'incarico ministeriale fu il comandante marchese Alfredo LUCIFERO che aveva partecipato alla stesura del documento della convenzione del 1900 in qualità di preparatore della documentazione preliminare.

Cfr. Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969

⁹⁸ E' ben nota l'affermazione di Horatio NELSON: “le unità da battaglia riunite in una flotta sono i migliori diplomatici del mondo” diffusa al tempo della spedizione punitiva britannica contro Copenhagen dopo la fondazione della Lega dei Neutri.

Cit. in Alberto SANTONI, *Da Lepanto ad Hampton Road. Storia e politica navale dell'età moderna (sec. XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990, pp. 184

cannoniere”, imponeva ai membri di tale forza armata di essere tali⁹⁹.

Il ruolo dei militari era quindi ben più ampio di quanto non si potesse o volesse pensare; e l’uso dei militari diveniva terreno di studio.

Proprio in virtù del suo ruolo il mondo militare veniva correttamente inserito nelle proprie elaborazioni da chi aveva fatto degli studi politici la sua massima occupazione.

Uno dei maggiori studiosi di “scienze politiche” del tempo era il giurista, storico e politologo siciliano Gaetano Mosca.

L’opera del Mosca fu particolarmente importante per alcune realtà militari.

Perché mentre in Italia, dopo la pubblicazione dei suoi scritti, si apriva il dibattito sulle sue riflessioni sul mondo politico e sulla nuova definizione di “classe politica”, altrove qualcuno pensò a ragione di estrapolare da tale pensiero degli elementi utili ad affrontare la realtà quotidiana; si venne affrontando lo studio dei suoi lavori sulla scienza politica partendo da un altro punto di vista: quello dei militari.

⁹⁹ Se vi è infatti un concetto costantemente ribadito alla Camera dei Deputati circa l’utilità delle navi da battaglia – oltre il sacro dovere della difesa della patria - è proprio questo: rappresentare e tutelare l’onore e gli interessi della Nazione e dei suoi cittadini in ogni dove. Compito questo eminentemente politico.

Capitolo 2

Paragrafo 4

Gaetano Mosca e il ruolo dei militari all'interno delle strutture sociali: un caso di studio e uno di disinteresse.

Mentre nella vecchia Europa le teorie moschiane unite a quelle di Vilfredo Pareto davano vita al concetto di “elitismo”, oltreoceano esisteva una realtà socio-culturale democraticamente più avanzata che, in forza di un potente pragmatismo, iniziò a studiare la “teorica dei governi” nel tentativo di inquadrare meglio il ruolo dei militari nella propria società: negli USA si era manifestato il problema dei rapporti tra società civile e mondo militare, e si iniziò a riflettere su come porvi rimedio.

L'obiettivo era comprendere perché vi fossero tante e tali resistenze da parte della società civile verso il mondo militare; e agire conseguentemente per garantire la sopravvivenza e la riproduzione della struttura; si cercò al contempo di dare ai giovani cadetti una motivazione in più per portare avanti quella che si veniva palesando sempre più come una “missione”.

Cosa diceva la parte della teoria del politologo siciliano che tanto interessava i militari americani?

Fin dai suoi primi lavori, lo studioso siciliano aveva ravvisato una degenerazione delle pratiche politiche e delle istituzioni (specie quella parlamentare) dello stato italiano ribadendo spesso con altre parole il concetto normalmente identificato dalla metafora della “palude parlamentare”.

La sua era la visione di un mondo politico e istituzionale via via sempre più fortemente burocratizzato e tendente all'autocratico; in cui le macchinazioni e gli accordi trasformistici realizzati sotto banco potevano avere la meglio sulle necessità della vita civile del paese; un paese in cui la cultura media si andava vieppiù abbassando e in cui un governo sempre più degenerante in una falsa democrazia, in una oligarchia mascherata lasciava ormai ben poco da fare e da sperare.

All'interno di tutto ciò si collocavano le Forze Armate e le figure degli ufficiali.

Tolto il paragrafo loro espressamente dedicato nella “*Teorica dei governi e governo parlamentare*”, molto vicino alla tipica visione delle Forze Armate caratteristica del gruppo politico conservatore, è nella seconda parte dell'opera, negli “*Elementi di scienza politica*”, dove si analizza nello specifico la classe politica che emergono alcuni dei rilevamenti più interessanti applicabili alle forze combattenti in quanto forza politica a tutti gli effetti.

Queste venivano già al tempo configurate come un elemento della società *tout court*; ma come

quell'unico ambito che era riuscito a preservarsi dall'azione delle idee del tempo pur dando luogo alle necessarie modifiche dettate dai cambiamenti incorsi nella società stessa.

La visione moschiana delle forze armate, e in special modo dell'ufficialità di mestiere, era quindi quella di un corpo che conservava in sommo grado i valori forti che dovevano caratterizzare quelli che si ponevano al servizio del paese (disciplina, spirito d'ordine, subordinazione, etc. etc.).

Tale considerazione, incassata nella globale visione della classe politica, veniva ad essere caratterizzata dalla convinzione che tali valori fossero in possesso più dei rampolli della vecchia aristocrazia, che delle altre componenti della nazione. Questi giovani "aristocratici" infatti sarebbero giunti ad arruolarsi più per tradizione e perché la spada e le spalline da sempre conferiscono un "buon tono", piuttosto che per scalare i gradini della società; ponendo quindi tale elite al riparo dei tentativi di corruzione a cui la società civile sottoponeva i membri delle classi medie nella loro lotta per il conseguimento di migliori condizioni di vita e di maggiori ruoli e responsabilità.

Insieme all'attenzione per gli ufficiali "aristocratici" vi era una certa considerazione per i rampolli appartenenti alle classi generalmente più alte che avrebbero trovato nella via delle armi una strada più rapida e proficua di elevazione sociale e riconoscimento dei propri meriti personali¹⁰⁰.

L'idea dello scienziato siciliano era quella di proseguire sulla via di una progressiva sostituzione della precedente "aristocrazia di nascita" con un'aristocrazia di merito (cosa questa già definita "di diritto" fin dall'inizio dell'800 per i militari ma ancora non del tutto realizzata "di fatto"); in cui le distinzioni derivanti dal denaro non avessero più luogo né asilo; anche se non si nascondeva il fatto che tali elementi erano al tempo ancora ben presenti, importanti e fortemente radicati in quella che era pur sempre una struttura di carattere burocratico (magari moralmente più sana della struttura civile ma sempre tale), che veniva sempre più organizzandosi in tal senso con il progressivo ampliarsi delle responsabilità e dei compiti.

Quindi erano le necessità contingenti, imposte dall'organizzazione di masse sempre più numerose di coscritti, che in parte permettevano l'insinuarsi all'interno dell'istituzione militare di elementi mediocri provenienti dagli strati bassi del paese.

Gli individui che dovevano effettivamente decidere di un settore così importante per la vita della

¹⁰⁰“Le classi sociali che forniscono quasi intero il contingente alla scuola allievi di Modena sono le alte e le medie. Molti nobili abbracciano ancora la carriera militare, per tradizione, perché più conforme alle loro inclinazioni verso tutto ciò che luccica ed abbaglia, perché la spallina e la sciabola sono sempre di *buon tono*, e l'ottenerle non costa poi un grande studio. Molti borghesi ricchi l'abbracciano per imitazione dei nobili; e i borghesi di mediocre fortuna, dei quali si compone il grosso degli allievi di Modena, vanno alla scuola perché essa è la via più breve e meno dispendiosa per avere una carriera onorevole che offra un certo avvenire allo studio e al merito personale.”

Gaetano MOSCA, *Teorica dei Governi e governo parlamentare*, Torino, UTET, 1982, pp. 465

nazione dovevano essere selezionati attentamente in base alla formazione e al merito, ma non tra tutti i membri della società (pur mantenendo aperto uno spiraglio per permettere ai davvero meritevoli di farsi avanti); bensì tra quelli della classe alta, anche nobile.

O perlomeno questi ultimi dovevano essere preferiti in parte ai primi in quanto portatori – come già accennato - di un bagaglio di valori etici e morali legati all'obbedienza e alla fedeltà alla nazione (o al Sovrano che era il primo rappresentante della Nazione) loro propri per “tradizione familiare”, che gli altri funzionari civili avevano smarrito nel corso dei vari cambiamenti di status sociale, e a causa della comune pratica della corruttela (politica e non); o che comunque erano anche più restii ad assimilare a causa e dei problemi connessi con il funzionamento del sistema formativo nazionale e con le necessità di sopravvivenza di una gran parte della piccola borghesia alla costante ricerca di elevazione sociale e migliori condizioni di vita¹⁰¹.

Infatti alle obiezioni sollevate – o potenzialmente sollevabili - da chi voleva tali valori presenti nella generalità della popolazione grazie all'educazione scolastica, rispondeva in maniera esauriente l'immagine della pubblica istruzione nazionale: un mondo quasi allo sfascio dove ancora una volta la corruzione la faceva da padrona¹⁰²; dove masse di fanciulli venivano stipate in locali spesso malsani e fatiscenti, affidati a pochi maestri a loro volta mal preparati e peggio pagati¹⁰³.

In pratica i giovani aristocratici dovevano essere preferiti non tanto e non solo per la loro maggiore preparazione “culturale” - che non era sempre sicuro avessero - ma per il loro maggiore livello di assimilazione dei valori di servizio che dovevano essere connaturati con la funzione pubblica; specialmente con quella militare.

Insomma per la loro maggiore educazione in un ruolo sociale specifico che portavano avanti grazie alla forza della tradizione, tendendo anche a conservare per inerzia un risultato già acquisito in precedenza.

Paradossalmente quindi in un mondo in cui la politica si evolveva sempre più rapidamente verso l'inclusione delle masse e le tematiche sociali legate al lavoro, un grande pensatore politico arrivava a ravvisare in maniera molto disincantata che il mezzo per uscire dai pantani del parlamentarismo italiano

¹⁰¹ Per un approfondimento della riflessione politica di Gaetano MOSCA si rimanda a:

Gaetano MOSCA, (a cura di Norberto BOBBIO), *La classe politica*, Roma-Bari, Laterza, 1994

Gaetano MOSCA, *Teorica dei governi e governo parlamentare*, Torino, UTET, 1982

¹⁰² Il caso del ministro della pubblica istruzione Nunzio Nasi, nel 1902 accusato pubblicamente di corruzione e frode ai danni dello Stato di fronte all'intera Camera dei Deputati dagli onorevoli Ettore Ciccotti ed Enrico Ferri vale come esempio; in seguito alla denuncia e ad una prima conferma delle prove presentate dai deputati del gruppo socialista venne aperta un'inchiesta e, sulla base dei risultati di questa, il Senato venne convocato in alta corte di Giustizia giungendo alla condanna dell'ex ministro.

¹⁰³ Solo con l'inizio del XX secolo lo Stato avocò a se la scuola elementare. Questa era in precedenza affidata ai comuni che dovevano farsi carico delle spese per la costruzione e manutenzione delle scuole e per gli stipendi del personale didattico. Il risultato era una larga inadempienza dei comuni verso gli obblighi dell'istruzione, specie dei più piccoli che erano impossibilitati a fare fronte alle spese.

deviato poteva essere ravvisato in un sano “ritorno all’antico”; attraverso la diffusione e assimilazione di valori profondamente tipici della parte più conservatrice della società.

Insieme alle analisi dedicate specificatamente al tessuto politico un punto spiccava quindi sugli altri: vi era una costante attenzione su una questione ritenuta decisamente importante; e cioè sul problema della formazione e dell’educazione; problema questo presente nel sottofondo dell’intero lavoro, e sulla propensione al ricorso di quelle elite provenienti dagli strati “aristocratici” maggiormente educati e formati proprio in settori strategici come quello militare.

Molti punti validi per il caso italiano non erano rispondenti alla realtà sociale statunitense, ma la visione negativa dell’individualismo – che nella società USA è un punto forte -, la critica della corruzione dilagante nell’amministrazione pubblica – negli Stati Uniti d’America era prassi comune il ricorso allo “spoil system” -, e la visione del mondo militare come un bastione incorrotto dei valori più puri della nazione erano elementi ben più che utilizzabili dalle elites militari americane.

Era quello che serviva per convincere i giovani cadetti della bontà di una scelta che li poneva in aperto contrasto con la società di riferimento.

Infatti il mestiere delle armi richiedeva l’annichilimento del singolo, dell’individualismo in pro di un concetto di “gruppo” non proprio della cultura statunitense.

E permetteva anche di giustificare la presenza di una elites militare permanente in un paese in cui vigeva la convinzione sociale che l’esercito permanente non dovesse trovare asilo perché ogni cittadino era all’occorrenza un soldato.

In questa visione “elitaria” si sentivano particolarmente a loro agio le famiglie altolocate degli stati del profondo sud, tradizionalmente più vicine alla vita militare anche in virtù di un bagaglio di valori aristocratici mutuati dai passati rapporti con le aristocrazie europee; venivano così legittimando attraverso il “mestiere delle armi” il proprio ruolo “aristocratico” all’interno della società USA attraverso un ritorno ad una visione (quella del “Gentiluomo del vecchio sud”) che non era stata abbattuta nemmeno della tremenda guerra civile del 1861-1865.

Lo studio, e l’uso, fatto negli USA delle elaborazioni moschiane fu così importante che venne immediatamente rilevato – e conseguentemente analizzato - dagli studiosi che gettarono lo sguardo sul mondo militare americano negli anni ’50-’60 del XX secolo.

Primi tra tutti Samuel Stouffer, Samuel Huntington e Morris Janowitz, che ne colsero prontamente il valore e il ruolo all’interno degli studi generali da loro condotti sui rapporti tra società civile e società militare.

Ora, una simile applicazione, nelle forze armate italiane del tempo, non era nemmeno ipotizzabile.

La società di riferimento non generava infatti un conflitto tanto forte da richiedere una soluzione, anche se gli attriti non mancavano.

Ma a voler guardare bene, anche senza impegnarsi a fondo nello studio delle opere dello statista siciliano, non si poteva negare che l'Armata di mare rispondesse davvero un po' di più e un po' meglio alle domande di "valori" aristocraticheggianti (intesi come gli ideali di servizio, ubbidienza, fedeltà, lealtà) fatte dal Mosca.

Nello specifico il carattere "aristocratico" dell'Armata di Mare, che permetteva una maggiore aderenza agli ideali moschiani, veniva non tanto e non solo da quegli elementi scenici e simbolici suoi propri, né dalla sua componente aristocratica di nascita che veniva sempre più diminuendo grazie al contributo delle classi medie e della piccola borghesia istituzionale; ma, per gli equipaggi, dalla maggiore omogeneità del personale di base drenato dalle realtà marittime del paese; e per il ruolo ufficiali dalla sua ristrettezza; bassi numeri che permettevano una maggiore e più specifica attenzione alla formazione del personale.

E soprattutto veniva dallo speciale ambiente operativo.

Come coloro che vivevano in un ambiente ostile si abituavano e considerare normali i rischi e a disprezzare i pericoli connessi con il loro ruolo, così i militari di marina avevano potenzialmente una carica morale più forte; un ideale di "servizio" potentemente enfatizzato dalle necessità quotidiane della vita di bordo, in cui le differenze sociali ed economiche tendevano a sparire per fare posto ad una idea di mutuo servizio, controllo e aiuto reciproco¹⁰⁴.

In parole povere si veniva a sviluppare un forte legame sia verticale che orizzontale che portava la bassa forza a riconoscere le decisioni degli ufficiali come utili per una maggiore sicurezza dei singoli.

O meglio il singolo era portato, dalle necessità della vita di bordo, a riconoscere che comportamenti collaborativi, pronta ubbidienza e fiducia reciproca erano davvero utili nella costante lotta per la vita condotta durante il servizio a bordo delle navi, in un elemento costantemente ostile come il mare.

In breve quello marittimo era un ambito in cui si sviluppavano con maggiore facilità, tra i membri degli equipaggi impegnati in navigazione, legami di carattere intimo, faccia a faccia (anche a causa degli spazi ristretti), e di lunga durata: cioè dei veri "legami di gruppo primario".

Cosa questa che accomunava non solo gli ufficiali e i marittimi della marina militare ma tutti i marittimi nazionali; perché il mare è uno solo.

Il suo valore come realtà potentemente unificante che pone sia i militari che i civili di fronte alle stesse

¹⁰⁴ Un discorso simile si può fare per le truppe alpine che al tempo erano reclutate attraverso una leva regionale e non nazionale; e che vivevano quotidianamente la realtà di un ambiente ostile al pari del mare: la montagna.

problematiche e alle stesse sfide è un dato di fatto.

E l'unificante sfida contro un elemento ostile, che non fa sconti di fronte agli errori e impone il rispetto, l'obbedienza, la fedeltà e fiducia reciproca tra tutti quelli che osano solcarlo e sfidarlo è un elemento riconosciuto.

Se si analizza quindi tutto ciò alla luce del pensiero moschiano - con la propensione verso l'uso delle élite aristocratiche - si ottiene una rispondenza molto alta con i concetti espressi nei paragrafi de *"Elementi di scienza politica"*.

Difatti quelli enunciati sono praticamente gli stessi valori "aristocratici" (rivalità interne comprese) che hanno portato Gaetano Mosca a definire la parte della società che vestiva l'uniforme come una sorta di bastione dell'antico, incorrotto dalle idee del secolo eppure al passo con i tempi; e gli ufficiali come figure di aristocratici per merito e gentiluomini per cultura, contrapposti ai bassi borghesi legati esclusivamente alle logiche del denaro e del profitto, ideali come "servitori dello Stato".

Nel caso dell'Armata era dalla spuma di mare che nascevano questi "aristocratici" ufficiali; che con Venere magari non avevano granché a che vedere ma che, secondo questa linea interpretativa, possedevano davvero tutti quegli elementi atti a qualificarli a tutti gli effetti come degli aristocratici gentiluomini in divisa, oltretutto membri della "classe politica"¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Mentre in patria le sue idee facevano fatica ad affermarsi nei paesi extraeuropei ebbero una ben diversa fortuna; in special modo negli Stati Uniti d'America dove una élite culturale più attenta ne colse prima e meglio il portato, e la possibilità di chiarire attraverso queste alcuni aspetti del mondo militare che risultavano particolarmente stridenti con la struttura della società civile.

Mentre in Italia ci si soffermò maggiormente sull'impatto che la critica moschiana aveva sul tessuto politico e governativo ritenuto degenerato e in disgregazione, gli studiosi statunitensi, alla luce della maggior salute di cui godeva il sistema democratico USA, si interessarono invece agli studi sul mondo militare, percependo con largo anticipo rispetto al resto del mondo che alcuni caratteri delle forze armate sono "standard", o "universali" in quanto presenti all'interno del bagaglio di valori di tutte le forze armate strutturate in ogni parte del globo.

Mosca infatti inserì all'interno della sua riflessione sulla teoria della società e delle forze politiche che la animavano, una visione delle forze combattenti, come parte della società e agente politico, molto moderna rispetto alla riflessione sociale e politica del tempo: una visione informata già allora all'idea "realistica e conservatrice" impostata nel 1957 da Samuel P. Huntington.

Gli studi realizzati da Huntington e Janowitz sulle forze armate americane hanno messo in evidenza infatti non solo lo studio dei testi del Mosca da parte dei militari nel tentativo di definire meglio se stessi e il loro ruolo; ma anche una particolare attenzione delle élite politiche verso quei caratteri che accomunavano la realtà militare americana con quella europea, nel tentativo di mitigare il conflitto che le necessità politiche via via crescenti, di forze combattenti di carattere permanente, numerose e professionali, dotate di una forte coesione e identità di gruppo avrebbe generato con la società civile di riferimento; entrando in collisione con i portati di un mondo che faceva del singolo, dell'individuo e della sua libertà il proprio perno.

Il rifiuto del mondo civile verso quello militare era tanto forte che raramente personalità militari riuscivano ad ottenere risultati positivi all'interno delle carriere politiche; nonostante i vari tentativi furono pochissimi i militari tout court a raggiungere la Casa Bianca e solitamente anche i ministri di guerra e marina erano dei civili; anche all'interno dei sondaggi popolari la professione delle armi si classificava agli ultimi posti all'interno delle preferenze lavorative future. Cosa questa in forte contrasto con la realtà europea del tempo che vedeva spesso generali ed ammiragli nel ruolo di presidenti del consiglio, e militari anche i ministri della guerra e della marina; e soprattutto la divisa come potente mezzo di elevazione sociale.

Capitolo 2

Paragrafo 5

I rapporti tra società civile e società militare: “aristocrazia al servizio” o “al servizio dell’aristocrazia”?

Dotati che fossero di valori “aristocraticheggianti” per nascita o per istruzione resta il fatto che tali ufficiali fossero alquanto riottosi a sottostare a critiche circa il proprio operato e/o a forme di controllo da parte di organi posti al di fuori del loro mondo¹⁰⁶.

Cosa questa che generava nei contemporanei non militari la sensazione – particolarmente ben espressa nei dibattiti della Camera dei Deputati sui temi militari - che non fosse l’istituzione militare ad essere al servizio del paese ma viceversa; e conseguentemente spingeva molti a porsi domande circa l’effettiva concretezza di tale percezione e sugli eventuali metodi a disposizione per mettere un freno agli appetiti delle istituzioni militari che venivano sentite sempre più come strumento e perno di un sistema di governo tendente all’autocratico.

In parole povere, mentre si spingeva per una maggiore maturazione e strutturazione delle democrazie parlamentari e di sistemi politici basati sulla rappresentanza, quello del controllo delle istituzioni – specie quelle militari - diveniva un problema centrale.

Un noto storico dei nostri giorni come Giorgio Rochat affermava anni fa in un breve saggio dedicato al controllo politico dei militari che questo in Italia non era mai esistito in concreto; e che solo durante gli anni dell’età giolittiana si fece un tentativo per porre un freno alla situazione attraverso un controllo dei fondi economici da stanziare in favore dei dicasteri di Guerra e Marina; ma che anche tale tentativo si

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Samuel Philip HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957

Morris JANOWITZ, *The professional soldier. A social and political portrait*, Glencoe, Illinois, The free press of Glencoe, 1960

¹⁰⁶ Emblematici per chiarire questo punto sono i resoconti delle sedute della Camera dei Deputati del Regno d’Italia relative alle discussioni dei bilanci dei ministeri di Guerra e Marina. La bassa - se non nulla - disposizione alla critica e alla discussione libera circa problematiche ritenute di specifica competenza militare emerge senza ombra di dubbio; altrettanto chiaramente emerge la disposizione al confronto e alla critica delle nuove élite intellettuali di inizio secolo che, formate nelle discipline scientifiche e amministrative, iniziavano a chiedere conto del comportamento e della gestione operata dai militari; mano a mano che il divario tra le competenze tecniche e scientifiche dei civili e dei militari si riduce, diviene più forte la richiesta dei primi di essere resi partecipi delle motivazioni che muovono le azioni delle amministrazioni militari in tempo di pace.

risolse in un sostanziale fallimento¹⁰⁷.

Per quanto tale risultato finale non sia pressoché opinabile è sempre possibile esprimere una diversa opinione circa il percorso compiuto durante l'attuazione del tentativo.

Il fatto che il risultato sia stato negativo non deve farci dimenticare che già solo l'aver determinato una risposta "attiva" da parte del mondo militare per parare la minaccia¹⁰⁸ è da considerare di per se un successo notevole per il mondo civile.

Questo infatti divenne solo nel primo '900, finalmente ed effettivamente, capace di attuare politiche di pressione e di controllo politico di alto livello; e quindi di esprimere un grado di maturazione e di comprensione del proprio ruolo e delle proprie prerogative (anche in qualità di gruppo di pressione civile concorrente) di tutto rispetto¹⁰⁹.

Il fatto che esistano poi effettivamente canali di azione politica legali, formalmente e liberamente percorribili esprime anche la presenza al tempo di una sviluppata forma di libertà politica, per la prima volta sostanzialmente e concretamente garantita dallo stesso Stato.

E' quindi all'interno di questo momento conflittuale, che si allarga sui primi anni del XX secolo, che si esprime al meglio il portato sociale e politico del problema del "controllo" dell'istituzione militare.

Legando tale azione alle teorie sociologiche presentate in apertura possiamo notare fin da subito alcuni punti di una certa importanza.

In primis che non è del tutto vero che forme di controllo politico delle forze armate non fossero state sviluppate nel paese anche prima di tale momento.

O meglio che non è del tutto corretta tale affermazione se si esamina il quadro sociale nella sua interezza, entrando in una logica di gruppi di potere contrapposti, e si introducono all'interno della problematica alcune distinzioni concettuali: nello specifico quelle tra controllo politico oggettivo e

¹⁰⁷ Giorgio ROCHAT, *Il controllo politico delle forze armate dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale*, in F. DE BENEDETTI, G. ROCHAT, M. BONANNI, S. SILVESTRI, C. FEDERICI, G. DEVOTO, *Il potere militare in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1971, pp. 48-64

¹⁰⁸ La risposta dei militari al tentativo di controllo operato dal Parlamento e alla nomina di un borghese a Ministro della Guerra passò attraverso il potenziamento e la sostanziale ridefinizione del ruolo di Capo di Stato Maggiore; tale figura dopo il 1906 veniva ad inglobare quasi tutti i poteri e le prerogative del ministro, lasciando però a questo la responsabilità delle azioni davanti alle Camere.

¹⁰⁹ La piena maturazione del mondo politico italiano si determinò durante gli anni della cosiddetta "crisi di fine secolo", durante i quali le minoranze socialista, repubblicana, radicale e democratica si scontrarono con i provvedimenti dei "governi d'ordine" della fine dell'800 (Governo Crispi, governo Di Rudinì, Governo Pelloux); tali provvedimenti definiti come "liberticidi" unirono nell'azione non solo i rappresentanti dell'Estrema e del mondo democratico ma anche quelli della sinistra moderata che sperimentarono con pieno successo lo strumento politico dell'ostruzionismo, legato ad una interpretazione rigorosa e cavillosa dei regolamenti della Camera per rallentare, oppure bloccare, l'approvazione di leggi e decreti da parte delle maggioranze di governo.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Alberto AQUARONE, *L'Italia giolittiana*, Bologna, Il Mulino, 1988

soggettivo; e quelle circa la legittimità delle istituzioni statali all'interno di un sistema politico di carattere parlamentare come era quello degli stati europei in età contemporanea¹¹⁰.

Quindi, nonostante le obiezioni di un giovane Gaetano Mosca circa la reale democraticità del sistema di governo italiano durante gli anni dell'età liberale e del giolittismo; nonostante le contemporanee accuse di Gaetano Salvemini allo stesso Giovanni Giolitti definito come il ministro della "mala vita", oltre che il "dittatore parlamentare" d'Italia dai deputati dell'ESTREMA SINISTRA; non è possibile mettere in discussione il fatto che fu proprio ad opera di costui, pressoché per l'intera durata del suo ruolo di leader politico, che venne messo in atto un effettivo controllo sulle istituzioni statali, compresa quella militare.

Fu però un controllo di carattere misto a causa della stessa natura del sistema politico italiano, ancora in trasformazione e transizione in cui le istituzioni politiche e il concetto di democrazia e rappresentanza non avevano ancora raggiunto una completa maturazione.

Se ci affidiamo in questo caso alla definizione data da Huntington, tale controllo fu quindi al contempo *oggettivo*, e cioè legato alla militarizzazione dei militari a cui non veniva più chiesto dalla maggioranza e dal Governo di prendere parte alla gestione del paese ma di obbedire agli ordini della dirigenza politica; e *soggettivo* perché parte dei gruppi politici di minoranza, o posti all'opposizione, attivi al tempo tentarono di aumentare la loro capacità di pressione sull'esecutivo attraverso la "civilizzazione" dei militari e la loro conseguente calata nella politica attiva al loro fianco.

Tale situazione politica molto fluida permise ai gruppi di minore peso di sfruttare appieno le possibilità offerte dal sistema parlamentare, e di impedire ai militari di rispondere esclusivamente per via "indiretta" attraverso i canali "alternativi" generati dalla maggiore vicinanza al Re e dalla pressione sul mondo economico, costringendoli invece a combattere una dura battaglia su di un terreno loro ostico: quello dall'azione politica diretta, in cui i civili potevano mettere a frutto la loro maggiore duttilità, e la vicinanza con gli umori dell'opinione pubblica.

In secondo luogo il confronto parlamentare metteva in luce un elemento cardine del moderno concetto di "professione": la responsabilità del proprio operato (*responsibility*).

Questo parametro è estremamente importante in quanto è legato a filo doppio con il processo formativo dell'individuo, e quindi con la comprensione e assimilazione del codice etico di riferimento e la nascita

¹¹⁰ Tali elementi sono stati ampiamente esaminati e inclusi nelle teorizzazioni realizzate dai sociologi dell'istituzione militare come Samuel Philip HUNTINGTON Morris JANOWITZ, Samuel FINER, Jacques VAN DOORN che hanno esaminato le istituzioni militari all'interno di studi sulla società nella sua interezza; e che all'interno delle loro analisi delle strutture militari di diverse nazioni avevano impostato un discorso di lungo periodo, passando ad un approccio meno legato alla psicologia cognitiva e più improntato all'analisi storica.

della sua vocazione; cosa questa che sola determina la coscienza di se del professionista, la sua visione come parte di un “qualcosa” di più grande, di una “classe” di cui si devono prendere le difese in caso di attacco.

E le istanze delle minoranze Socialista, Radicale, Repubblicana e democratica (il cui peso politico diveniva sempre più rilevante mano a mano che progrediva l’allargamento dell’elettorato politico attivo, e che portarono (nel 1903 e 1906) alle due grandi inchieste parlamentari sulle amministrazioni della Marina Militare e dell’Esercito) non possono che essere viste come un attacco, una critica all’operato delle Forze Armate; come un reale tentativo messo in atto da una parte della rappresentanza nazionale legittimamente eletta di attuare un controllo politico di carattere oggettivo, volto a riaffermare la preminenza del Parlamento Nazionale e alla depoliticizzazione dei militari; al contempo accompagnato da istanze parallele¹¹¹ volte alla modifica del sistema militare in favore di una maggiore democratizzazione e civilizzazione di questo; e tale azione è tipica delle forme di controllo soggettive. Quindi un tentativo di controllo misto già in moto da tempo, in cui si innescarono i meccanismi di offesa/difesa delle rispettive classi professionali a cui i vari attori appartenevano: la classe politica e la classe militare.

Tale iniziativa, come accennato precedentemente, si concretizzò e manifestò chiaramente all’interno delle discussioni dei bilanci dei ministeri militari in quanto questi dovevano essere presentati prima dalla Camera dei Deputati – dove le azioni delle aggressive e sempre più numerose formazioni dell’opposizione avevano un peso notevole - e poi al Senato.

Lo scontro tra mondo civile e militare venne inoltre ad avere una risonanza pubblica notevolmente accresciuta grazie all’azione mediatica portata avanti dal deputato Enrico Ferri, che dalle colonne de *L’AVANTI!* conduceva, in aggiunta a quella sui seggi della Camera, una battaglia di carattere decisamente extra parlamentare contro le grandi istituzioni militari e i loro ministri; in primis contro quella della Marina Militare che con i suoi legami con la grande industria destava nell’immediato le maggiori perplessità circa la politica di utilizzo dei fondi, affondando le critiche sulle figure degli ex ministri ammiragli Felice Napoleone Canevaro e Giovanni Bettolo, e sui provvedimenti presi durante i loro mandati.

La metafora dei “succhioni” è in fin dei conti ancora oggi celeberrima¹¹².

¹¹¹ Anche nelle battaglie politiche, come in quelle tra eserciti, ogni “colpo” sparato contro gli avversari è al contempo uno strumento di offesa e un invito a trattare; perché fondamentalmente una guerra resta sempre un confronto, una dialettica tra volontà che giungono a dispiegare parte o tutti i mezzi a loro disposizione per raggiungere il proprio scopo.

¹¹² La metafora dei “succhioni” utilizzata da Enrico Ferri all’interno della discussione del bilancio della Marina Militare alla Camera dei Deputati, per l’anno finanziario 1901-1902 è parte della più generale critica all’operato dei ministri della Marina Morin e Bettolo, e alla legge presentata per la spesa straordinaria di 32 milioni di lire per costruzioni navali.

La complessità del problema marittimo dell'Italia metteva in seria difficoltà gli esponenti in divisa che venivano spesso a trovarsi impreparati su temi ormai legati all'economia, alla gestione dei fondi e alla pressione tributaria che venivano connessi normalmente con le problematiche marinare.

Gli esponenti del mondo militare tendevano sempre a mostrare i problemi di bilancio come di minore importanza di fronte alle necessità della difesa nazionale; ma il mutare dei tempi rendeva sempre più ostico strappare alla Camera il benessere per nuove spese.

E ogni difficoltà incontrata dai deputati militari era un'opportunità per gli oppositori di lanciare una stoccata al governo in carica¹¹³.

Attraverso questo incontro/scontro, in parole povere, si sviluppava il tentativo di riportare i tanto decantati "servitori dello Stato" all'effettivo servizio di quest'ultimo.

Tale problema verte, all'interno delle società sviluppate e stratificate, in cui vigono sistemi politici legati al concetto di rappresentanza e di legittimità, soprattutto sulla domanda di "chi debba comandare chi"; se debba essere la società civile che delega i poteri ad avere il controllo sulle élite in divisa attraverso i suoi rappresentanti liberamente eletti, o se al contrario sia la società stessa a dover sottostare all'imperio delle "aristocrazie" militari in virtù della loro specializzazione estrema in settori comunque vitali della vita del paese.

Non si tratta di una questione semplice da trattare per più di un motivo, e non solo per questioni legate alle forme di governo democratiche o simili tali.

In primis quella militare è una categoria che porta sempre ostinatamente con sé - attraverso i secoli - retaggi di un passato in cui la sua supremazia non era messa minimamente in discussione se non in

Afferma l'onorevole E. Ferri:

"Orbene, noi crediamo che se il ministro della marina avesse portato la sua opera potatrice sui *succhioni* (si ride a sinistra) della marina militare, avrebbe potuto risparmiarci di domandare altri trentadue milioni di sacrificio al paese; tanto più quando si consideri che le economie le sanno fare, quando si tratta della pelle degli altri."

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, Legislazione XXI, Sessione I, tornata del 3 maggio 1901, pp. 3353

¹¹³ Proprio il fianco scoperto del Governo, rappresentato dai comportamenti dei ministeri di Guerra e Marina in tema di bilancio, e l'incompatibilità di parte delle idee conservatrici e militariste con quelle della componente socialista generava una veemenza e uno zelo che potevano anche sembrare esagerati ad osservatori superficiali; in realtà celavano un disagio e una problematica estremamente importante.

Quella dei rapporti che venivano a determinarsi tra la società civile nella sua interezza e le élite militari; tema questo che è sempre stato - e resta tuttora - uno dei maggiori problemi con cui gli studiosi sociali - e non - devono cimentarsi quando toccano le questioni legate allo Stato, alla sua evoluzione e impatto sulla popolazione.

Nello specifico della questione il tentativo dei civili di avvicinarsi ai "perché" del mondo militare, anche attraverso risposte alternative a problemi, o critiche di carattere gestionale rappresenta uno step in quel processo di avvicinamento tra mondo militare e civile descritto da Morris Janowitz; processo che dovrebbe sfociare nel concetto della Constabulary Force. Nello stesso momento le resistenze del mondo militare vanno inquadrare come un tentativo di mantenimento delle distanze, di difesa di un isolamento tecnico e specialistico invece discusso e presentato da Samuel Huntington.

La compresenza di comportamenti convergenti e divergenti nello stesso momento da credito alla successiva e raffinata teoria di Charles Moskos, o teoria "segmentata".

rarissimi casi¹¹⁴; in cui il suo potere a tutti i livelli era tangibile, concreto, in tempi remoti anche assoluto; a ciò gli ufficiali uniscono normalmente un bagaglio di discipline, abilità e valori di norma difficilmente accessibile e comprensibile dalla generalità della popolazione; cosa questa che determina uno scollamento dalla società in generale e un progressivo allontanamento dall'idea che chiunque possa giudicare e sindacare il loro operato; poi perché in più di un caso il loro ruolo è centrale in settori vitali della società (la difesa militare è uno di questi; ma anche il soccorso alla popolazione in caso di necessità) cosa questa che rafforza il loro convincimento di avere il diritto di determinare in proprio il valore della prestazione che offrono¹¹⁵.

Cosa questa che non faceva che enfatizzare gli elementi di distacco dalla gran massa della popolazione. Quindi, per quanto dopo la rivoluzione francese, l'esperienza napoleonica e la determinazione prussiana all'apertura definitiva del mondo dell'ufficialità militare a tutti i cittadini in possesso dei fissati requisiti di merito, il numero degli ufficiali aristocratici per nascita andasse progressivamente scemando, non scemava di molto la percezione dell'ufficiale come sempre e comunque "aristocratico"; ossia come colui che deteneva, grazie all'appartenenza a tale classe sociale, delle prerogative che lo ponevano agli occhi dello Stato non sullo stesso piano del cittadino comune.

Che tale percezione fosse tutto sommato corretta non è possibile negare visto che già esteriormente l'ufficialità era manifestamente distinguibile grazie ad insegne e simboli tipiche di un passato sempre più lontano e sempre più ingombrante; e visto che durante le festività nazionali i reparti militari partecipavano in qualità di attori applauditi mentre alla popolazione veniva riservato il ruolo del pubblico plaudente¹¹⁶.

Oltretutto tale classe era spesso dotata dallo Stato stesso di corredi materiali non certo propri dei comuni cittadini – come il cavallo dei capitani di fanteria -; ma, al di là delle questioni di forma, era proprio a livello di status che si riscontravano le maggiori differenze.

¹¹⁴ Uno su tutti quello legato alla storica definizione della supremazia del parlamento inglese sulle forze militari del regno conquistata duramente in un passato di lotte feroci contro le varie dinastie regnanti e infine contro lo stesso lord protettore Oliver CROMWELL.

¹¹⁵ Nel corso degli anni, all'interno del mondo militare, vennero producendosi delle profonde trasformazioni legate allo sviluppo di quel fenomeno di lungo periodo che è noto ufficialmente come "Rivoluzione Militare"; tra queste vi era anche la definizione di autentiche forme di pre-professionalità in parte poi riprese dal segmento civile della società stessa. All'interno di tali processi di trasformazione, nel lungo periodo, molti aristocratici per "nascita" e per "titolo" vennero gradualmente sostituiti da aristocratici per "professione"; e questo è il caso soprattutto delle elite militari dell'età moderna, specialmente nel periodo post napoleonico.

Per maggiori informazioni sul tema della "Rivoluzione Militare" si rimanda a:

Piero DEL NEGRO, *Guerra ed eserciti da Machiavelli a Napoleone*, Roma-Bari, Laterza, 2001

¹¹⁶ Per informazioni maggiori sul ruolo dei militari all'interno delle celebrazioni per le festività nazionali, si rimanda a:

Ilaria PORCIANI, *La festa della nazione: rappresentazione dello Stato e spazi sociali nell'Italia unita*, Bologna, Il Mulino, 1997

Il mondo militare era in larga parte posto al di fuori della portata della giustizia ordinaria civile perché di norma assoggettabile - specie per le questioni di maggiore importanza - solo al codice penale militare; aveva una propria magistratura e propri luoghi di detenzione; studiava in scuole apposite riservate esclusivamente ai propri membri; e quel che è peggio in condizioni particolari - come lo “Stato d’Assedio” che negli anni della “crisi di fine secolo” sembrava essere divenuto quasi un provvedimento normale - aveva il diritto insindacabile di giudicare secondo le proprie leggi e attraverso i propri tribunali (Tribunale Speciale Militare) anche i comuni cittadini.

Già il semplice fatto di non essere del tutto uguali di fronte alla legge poneva soprattutto gli ufficiali - che erano militari “a vita” - all’interno della categoria degli “aristocratici” dei tempi che furono, almeno per una larga parte della cittadinanza.

Tale stato di cose però iniziava - già alla fine del XIX secolo - a stridere sempre di più con la realtà di entità politiche ormai sempre più legate a dinamiche tipiche della democrazia costituzionale; e con il formarsi e strutturarsi di idee di matrice egualitaria dotate di una forte carica sovversiva nei confronti dello status quo.

La grande esperienza politica della Rivoluzione Francese e dell’epopea napoleonica aveva mostrato chiaramente quale forza potesse celarsi nelle masse, e quanta importanza potesse avere la loro inclusione all’interno delle dinamiche politiche di un paese; pertanto non vi era da stupirsi di fronte a manifestazioni di rigurgito delle stesse masse, così come dei loro rappresentanti verso un settore che si sentiva come socialmente privilegiato.

Ma questa problematica non sarebbe di per se sufficiente se non fosse strettamente intrecciata con alcune caratteristiche e dinamiche proprie esclusivamente del mondo militare.

Perché essendo tale istituzione la depositaria dell’arsenale militare dello Stato, e monopolista della violenza legale era una necessità imprescindibile che questo fosse e restasse sempre il suo solo ed unico cliente¹¹⁷.

Il verificarsi di una distinzione tanto manifesta tra parti dello Stato creava quindi delle forti tensioni nel corpo sociale; ma era anche manifesto il fatto che per mantenere i militari legati al carro della nazione si doveva obbligatoriamente ricorrere a forme di remunerazione svincolate dalle logiche monetarie e del mercato di cui solo un’entità superiore poteva disporre liberamente; in pratica era come dire che si doveva pagare in ritorno sociale, in immagine, in gratificazione morale, il tutto accoppiato alla sicurezza di poter partecipare delle casse dello Stato.

¹¹⁷ E’ importante notare che tra i molti punti di svolta determinatisi con l’avvento del regime giolittiano, quello della diminuzione dell’apporto repressivo delle forze armate nelle questioni pubbliche, e nelle manifestazioni politiche o di confronto tra capitale e forza lavoro non fu certo uno dei meno importanti.

Ossia, per avere sempre fedeli e pronti i militari era necessario ricompensarli adeguatamente; con quelle uniche ricompense che solo lo Stato poteva elargire, legando a filo doppio il mondo militare all'élite dirigente che decideva di effettuare le elargizioni.

Purtroppo in tal modo veniva a determinarsi realmente una disparità sociale in cui la maggioranza della società si sentiva al servizio di una minoranza privilegiata; una situazione resa ancora più grave dalla presenza di un privilegio formalizzato di difficile comprensione, specie in assenza di prove pratiche convincenti.

E' proprio questa disparità sociale formalizzata che in assenza di giustificazioni pratiche ingenera la domanda primaria sulla natura e necessità delle forze militari, e a catena quella di chi debba esercitarne il comando e il controllo.

In presenza di risultati positivi infatti le obiezioni a tale stato di cose sarebbero risultate molto minori visto che "la vittoria, come la carità, copre un gran numero di peccati" come era solito affermare Alfred T. Mahan¹¹⁸.

Bisogna fare attenzione ad un dettaglio ulteriore: se la vittoria sul campo era l'obiettivo ultimo dei militari di fronte all'élite politica, la coerenza con i propri valori di probità, obbedienza, sacrificio, era l'obiettivo da perseguire di fronte alla massa dei cittadini.

In parole povere non bastava vincere per convincere; era importante anche il "come" si vinceva, l'atteggiamento che si teneva sul campo per poter sperare nella cessione volontaria di autentico "valore sociale" da parte della popolazione.

E tale domanda non se la ponevano solo i civili che sentivano su di se il peso di tale "disparità"; se l'erano posta anche i militari fin da subito dopo la fine del periodo napoleonico.

A porsi tali quesiti, a cominciare da quello legato alla definizione del fenomeno "guerra", e a darsi una prima risposta di una certa profondità era stato in primis Carl Von Clausewitz, condensando anni di esperienza come formatore dell'ufficialità prussiana e come ufficiale di stato maggiore, nel suo VON KRIEGE.

¹¹⁸ Quanto fosse reale tale affermazione ci viene ancora una volta dagli atti parlamentari; in questi, ben più di una volta, i rappresentanti delle opposizioni rafforzavano la loro contrarietà allo stanziamento di nuovi fondi militari proprio con la loro incapacità di conseguire un successo.

Esplicativa in tal senso è ancora una volta la voce di Enrico Ferri:

"[...] perché, disgraziatamente, questi bilanci militari, bisogna pur dirlo, non hanno mai dato, malgrado i 10 o 12 miliardi spesi in 30 anni, una soddisfazione all'amor proprio della nazione. Da Novara a Custoza da Lissa fino ad Adua... (rumori – proteste). Ma sicuro! Il paese i milioni li darebbe meno malvolentieri quando almeno vedesse che la sua dignità nazionale è tutelata; ma invece noi abbiamo soldati e ufficiali che sanno morire eroicamente con suicidi eroici come a Lissa e ad Adua; ma abbiamo generali in capo che non sanno vincere. Ora buttar via tanti milioni senza che si sia data all'Italia nuova una vittoria [...] pare a noi che sia fare una politica impotente e sterile."

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, Legislazione XXI, Sessione I, tornata del 3 maggio 1901, pp. 3346

L'alto ufficiale prussiano era giunto alla determinazione che la matrice della guerra era inequivocabilmente politica e che quindi era alla dirigenza politica civile (legittima) che spettava il controllo sul mondo militare.

I militari avevano il compito di consigliare e corroborare le decisioni della dirigenza facendo presente il livello di effettiva fattibilità delle decisioni, e gli strumenti eventualmente necessari per il conseguimento degli scopi, sollecitando al più una modifica dei piani; ma non avevano il diritto di decidere autonomamente i propri obiettivi né di imporli al paese, né tanto meno di perseguirli per proprio conto, né di negare la propria opera quando chiamati a scendere in campo, anche – caso questo particolarissimo ma da tenere in considerazione – se questo voleva dire andare incontro al disastro¹¹⁹.

Quindi di norma, anche a detta di uno tra i più grandi intellettuali militari mai vissuti, l'istituzione militare poteva anche essere considerata una sorta di "aristocrazia" di carattere "professionale" e consultivo ma sempre e comunque al servizio del paese; e mai il contrario.

In realtà le cose non stavano proprio così.

In primis perché il primato del mondo politico civile all'interno di realtà statali molto bellicose e combattive era presente più sulla carta che nella sostanza; in seconda battuta, come già accennato, perché era effettivamente difficoltoso imporre un qualsivoglia controllo su di un mondo che esercitava già un potere *de facto* se non *de iure*.

De facto in quanto negli anni della nostra età liberale le forze armate non erano solo lo strumento privilegiato per l'azione politica esterna ma anche il baluardo più forte a difesa delle istituzioni stesse e delle élite politiche al governo¹²⁰.

¹¹⁹ Scrive Karl VON CLAUSEWITZ:

“La guerra non è dunque solamente un atto politico, ma un vero strumento della politica, un seguito del procedimento politico, una sua continuazione con altri mezzi. Quindi quanto alla guerra rimane di proprio non si riferisce che alla natura particolare dei suoi mezzi. L'arte della guerra può esigere, in linea di massima, che le tendenze e i disegni della politica non vengano a trovarsi in contraddizione con tali mezzi, e il comandante in capo può esigerlo in ogni caso. Tale condizione non è certo lieve: ma qualunque sia, anche in casi particolari, la sua reazione sui disegni politici, essa non può andare al di là di una semplice modificazione dei medesimi, poiché il disegno politico è lo scopo, la guerra è il mezzo, ed un mezzo senza scopo non può mai concepirsi.”

Cit. Karl VON CLAUSEWITZ, *Della Guerra*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003, pp. 38

¹²⁰ Per maggiori dettagli sull'apporto delle forze armate alla repressione dei moti interni e come bastione dell'ordine costituito in Italia negli anni dell'età liberale si rimanda a:

Giorgio ROCHAT, Giulio MASSOBRIO, *Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978

Giorgio ROCHAT, *Il controllo politico delle forze armate dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale*, in F. DE BENEDETTI, G. ROCHAT, M. BONANNI, S. SILVESTRI, C. FEDERICI, G. DEVOTO, *Il potere militare in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1971, pp. 48-64

Lucio CEVA, *Storia delle forze armate in Italia*, Torino, UTET, 1999

Alberto AQUARONE, *L'Italia giolittiana*, Bologna, Il Mulino, 1988

Raffaele ROMANELLI, 2: *L'Italia liberale: 1861-1900*, Bologna, Il Mulino, 1990, in AA. VV., *Storia d'Italia dall'Unità alla Repubblica*, Bologna, Il Mulino

Le forze militari erano in pratica il mezzo con cui l'oligarchia politica al potere – ancora una volta secondo la teoria individuata da MOSCA - si difendeva dalla possibilità di un “cambiamento” violento del regime politico.

De iure perché l'arcinota affermazione di Clausewitz che voleva la guerra come “continuazione della politica con altri mezzi” veniva avulsa dal suo contesto di riferimento, distorta e presentata come norma vincolante; come una sorta di *ipse dixit*.

E la più famosa distorsione di tale massima trovò purtroppo domicilio proprio in quella elite militare prussiana da cui il famoso pensatore proveniva.

In estrema sentesi se la guerra era la politica perseguita con “altri mezzi” allora tutta la società, partecipando alla vita politica, doveva tendere a fornire al mondo militare i mezzi per portare avanti l'azione politica stessa.

Grazie ad una interpretazione letterale e a ritroso, alla forte considerazione interna goduta dalla elite militare forte di una tradizione bellica profondamente radicata e vittoriosa nelle recenti guerre contro Austria-Ungheria (1866) e Francia (1870), e alla forte presenza attiva di elementi del mondo in divisa all'interno dello stesso governo del *Reich*, l'intera società tedesca veniva ad essere potenzialmente deviata verso il soddisfacimento delle necessità del mondo militare¹²¹.

In pratica i militari passavano da servitori a serviti.

La massima manifestazione di tale deviazione venne a realizzarsi durante gli anni della prima guerra mondiale, in cui i militari – specie negli ultimi anni del conflitto – divennero in tutto e per tutto gli effettivi arbitri del destino del paese.

Per tutti questi motivi domandarsi “chi fosse a comandare chi” non era affatto un esercizio intellettuale ma una necessità tangibile; e l'attacco al mondo militare veniva quindi ad avere una forte valenza simbolica: equivaleva per molti a combattere una battaglia “giusta” contro “un'ingiustizia” legale o legalizzata (o sempre legalizzabile); contro un governo che la sosteneva e la ratificava; contro un intero sistema politico che si sentiva non più rispondente alle effettive esigenze della nazione; equivaleva in un certo senso a fare “il bene del paese” e di tutti coloro che contribuivano al pubblico erario con il loro lavoro; perlomeno ribadendo l'affermazione del sacrosanto diritto alla “chiarezza”, alla “trasparenza” circa la gestione dei fondi e soprattutto rinverdendo il concetto cardine che tutti – militari compresi -

Emilio GENTILE, 3: *L'Italia giolittiana: 1899-1914*, Bologna, Il Mulino, 1992, in AA. VV., *Storia d'Italia dall'Unità alla Repubblica*, Bologna, Il Mulino

¹²¹ Da tenere presente che nonostante tutto le resistenze politiche alle elite in divisa erano forti anche in Germania e richiedevano grandi sforzi per essere superate. Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Jonathan STEINBERG, *Il deterrente di ieri: Tirpitz e la nascita della flotta da battaglia tedesca: 1890-1914*, Firenze, Sansoni, 1968

devono rendere conto delle loro azioni allo Stato, e non a se stessi.

CAPITOLO 3:

Il problema della formazione

Paragrafo 1.

Le scuole di Marina e il nodo della formazione del personale:
la struttura educativa civile e militare nella “palude” politica italiana.

Trattandosi di una lotta all’ultimo sangue con un comparto che si faceva scudo, alla Camera dei Deputati, soprattutto con la propria competenza tecnica specialistica, è il caso di chiedersi come questa venisse creata; cioè come funzionasse la macchina formativa di tale elite.

Ed essendo presente nel paese un doppio sistema formativo di carattere navale (civile e militare) è necessario chiarire – anche se sommariamente - come fosse strutturato tale ambito e come si fosse arrivati alla situazione generale descritta nei precedenti paragrafi.

Trattandosi di un discorso incentrato sul problema della formazione è bene porre subito in chiaro fin dal principio alcuni elementi: l’asse portante, l’ossatura del sistema scolastico nazionale post unitario era costituita dalla legge CASATI; altrimenti nota come Regio Decreto 15 novembre 1859 n° 3725.

Questa legge, emanata durante i giorni della seconda guerra di indipendenza, grazie ai pieni poteri ottenuti dal Regio Governo per far fronte alle necessità belliche, si proponeva però non una semplice modifica dello status preesistente ma un riassetto completo, totale del sistema scolastico del regno con un occhio alla possibilità (nel tardo 1859/60 ormai concreta) di estensione della stessa legge alle nuove province da poco annesse o in via di annessione.

Tale legge però si basava in concreto sulla realtà nota e sperimentata del regno sardo; e la legge CASATI trovò che, in tale regno, le scuole di marina, così come le scuole militari, erano poste sotto la responsabilità del ministero della guerra; e, con l’articolo 3 della suddetta legge, a questo le lasciò.

Nacque così, nel 1859 (anche se la legge diverrà pienamente operativa solo ad inoltrato 1860) dalla ratifica di una condizione preesistente la travagliata storia di un ramo alquanto “burrascoso” del sistema formativo nazionale: quello marittimo.

Secondo il mio personale parere, non vi è troppa esagerazione nell’affermare che non vi è stato ramo dell’istruzione secondaria così poco considerato in quegli anni, dalla elite politica del tempo, in tutta la storia della pubblica istruzione italiana, perlomeno fino al primo conflitto mondiale.

Cosa questa abbastanza comprensibile vista la temperie culturale e sociale del tempo; ma anche assai problematica se si considera che dopo l'annessione delle province meridionali e del centro Italia la popolazione dedita ai mestieri del mare era divenuta percentualmente notevole sul totale nazionale; e che la quantità di ricchezza generata grazie alle attività nautiche (mercantili, cantieristiche, pesca, in seguito anche siderurgiche) si poteva facilmente prevedere in ascesa; e da ultimo, ma non per importanza, assai problematico perché praticamente tutte le realtà statali preunitarie – Regno di Sardegna compreso - si erano effettivamente interessate e prese cura dell'istruzione marittima per poter contare su quadri preparati e formati per le proprie marine, soprattutto per quelle militari.

Cosa quest'ultima che veniva assumendo un'importanza assolutamente nuova in relazione alla crescita del ruolo politico/militare italiano nel bacino del mediterraneo centrale come conseguenza del processo di unificazione nazionale: un ruolo da possibile potenza marittima.

Un ruolo che si poteva ricoprire appieno però solo mettendo in mare una flotta adeguata.

Prima dell'unificazione nazionale il regno sardo non aveva un "ministero" della Marina; e tutti gli ufficiali della marina militare del regno di Sardegna erano al contempo ufficiali del regio esercito e rispondevano al ministero della guerra.

Quando però, per iniziativa del ministro Cavour¹²², si addivenne alla creazione di un nuovo dicastero ad hoc che si occupasse delle problematiche dell'Armata di Mare - che stavano tanto a cuore allo statista piemontese - la responsabilità delle scuole nautiche non gli fu assegnata.

Le uniche scuole di una certa importanza che un'istituzione del genere si trovò ad avere sotto di sé furono la vecchia scuola di marina di Genova in cui in passato venivano istruiti i futuri ufficiali della marina sarda; e la vecchia scuola di marina borbonica di Napoli per la formazione degli ufficiali dell'Armata partenopea.

Decisione questa che parve, già all'indomani dell'unificazione, perlomeno discutibile perché per formare la quantità di ufficiali necessari anche solo ad una marina da guerra di modeste dimensioni – e non in rapida ascesa come era invece quella italiana immediatamente post unitaria - erano manifestamente insufficienti i locali piccoli, numericamente scarsi e anche poco salubri della vecchia scuola di Genova; stesso discorso valeva poi per la scuola napoletana; oltretutto non giovava certo alla formazione di futuri ufficiali "italiani" subire il peso dei trasferimenti da Genova a Napoli – e viceversa

¹²² Il primo ministro della marina del nuovo Regno d'Italia fu – anche se per un breve periodo - Camillo Benso Conte di Cavour.

- necessari per terminare il proprio iter formativo obbligatorio¹²³.

Se si pensa poi che per completare i ranghi degli equipaggi impiegati nella campagna navale della terza guerra di indipendenza che culminò a Lissa, furono necessarie diverse centinaia di ufficiali, soprattutto subalterni; se si riflette sul fatto che non bastò nemmeno l'aver inglobato gli ufficiali ex borbonici cinque anni prima per essere pienamente operativi; se si riflette sul fatto che si dovette ricorrere a concorsi straordinari aperti a giovani neo laureati e non, anche senza alcuna formazione nautica precedente per colmare i vuoti; allora, e solo allora ci si avvicinerà alla condizione di necessità in cui versava l'Armata di Mare dal lato degli ufficiali, e al livello di improvvisazione generato dagli imperativi dettati alla Marina dalla dirigenza politica; e ancora non si sarebbe nemmeno vicini alla realtà delle cose¹²⁴.

Ma visto che tutti gli stati preunitari avevano curato le scuole nautiche proprio per evitare questo problema; per avere quadri già formati per le loro marine; e visto che le necessità di un utilizzo di questi quadri erano reali, la domanda sorge spontanea: ma dove erano andati a finire i giovani degli istituti nautici che si sarebbe potuto utilizzare, se non con maggiore profitto almeno con un po' più di competenza?

La risposta era nota al tempo, e pressoché scontata nella sua semplicità: erano finiti, con le loro scuole, alle dipendenze del ministero dell'Agricoltura, industria e commercio; anche questo una nuova creatura post unitaria.

Ecco dov'erano, e soprattutto dove furono lasciati visto che i concorsi straordinari citati precedentemente furono aperti a chi aveva già conseguito almeno un titolo in una scuola secondaria superiore, cosa questa che gli istituti nautici non erano.

Ma, anche se la responsabilità della loro formazione era soggiacente ad un'altra amministrazione, anche se il titolo stesso in loro possesso non era al livello di quello fornito dal liceo classico o dagli istituti tecnici, per quale motivo si sceglieva a freddo di non fare affidamento su questi giovani per compiti di responsabilità (anche minima) come si era invece pensato in principio?

Come mai nemmeno in casi di stringente necessità non si era fatto ricorso a loro in via prioritaria

¹²³ Nel 1862 l'ammiraglio Carlo Pellion di Persano propose per la prima volta la creazione di una scuola di marina unica per la formazione dei futuri ufficiali; unitamente a questo vennero messi in cantiere studi per valutare lo stato di salute del mondo marittimo in generale così da poter meglio imbastire le prime decisioni relative al settore nautico.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Mariano GABRIELE, Giuliano FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982

¹²⁴ Lo stesso Giovanni BETTOLO si arruolò grazie a concorsi speciali proprio in virtù delle necessità della Terza Guerra di Indipendenza. E la pratica di mantenere le navi attive con equipaggi ridotti durante i periodi di pace o di scarsa attività era la norma negli anni dell'età liberale.

invece di aprire concorsi straordinari a cui poteva accedere chiunque eccetto loro?

Anche in questo caso la risposta è semplice e lapidaria.

Perché, al di là del fatto che le scuole nautiche fossero considerate alla stregua degli istituti tecnici e professionali (anche loro passati al ministero di Agricoltura, industria e commercio, cosa questa che era già di per se motivo di discredito ma non per questo di minore utilità), e della mancanza di un vero ordinamento scolastico che ne definisse compiti, prerogative e soprattutto struttura; erano degli istituti formativi visti in generale come poco utili, specie in mancanza di una definita idea e mentalità marittima; privi di un qualsivoglia riconoscimento o considerazione sociale; che vennero quindi a strutturarsi come scuole estemporanee e disomogenee, come una sorta di corpo estraneo che andava un po' per conto suo, da tenere ai margini del vero mondo scolastico e formativo.

Di volta in volta, quando lo si riteneva necessario, attraverso un regio decreto veniva stabilita l'apertura di una scuola e di un ciclo di corsi di durata varia a seconda delle figure professionali che si voleva formare.

Questo fino al 1866.

E non venga la tentazione di pensare che fu in seguito ad una riflessione scaturita dalla batosta di Lissa che si fece un passo avanti.

Se si ottenne finalmente un primo vero ordinamento (R.D. 22 novembre 1866, n. 3347) ciò fu dovuto all'entrata in vigore nello stesso anno del nuovo codice della Marina Mercantile, e di nuove norme e disposizioni riguardanti gli esami per gli aspiranti ai gradi della marina stessa, non certo perché la battaglia avesse insegnato qualcosa.

In ambiti strutturati come quelli istituzionali solo la politica poteva cambiare le carte in tavola; e in pratica, in Italia, ci voleva ben più di uno scontro infausto per uscire dalle sabbie mobili della politica nazionale e dalle secche dei pregiudizi; prima sarebbe stato necessario “spaccare” quelli che gli austriaci, vittoriosi a Lissa, avevano sprezzantemente definito come “uomini di legno”¹²⁵, che non erano solo gli ammiragli comandanti dell'Armata di Mare.

E questo lo sapevano molto bene anche gli stessi militari di Marina.

Perché se i giovani aspiranti lavoratori del mare piangevano, i giovani aspiranti ufficiali della Marina Militare non ridevano di certo.

Come già accennato altrove i leader della marina nazionale del tempo compresero subito e bene che non giovava certo alla formazione della nuova ufficialità la divisione delle strutture formative ereditata

¹²⁵ Dopo la battaglia di Lissa all'ingresso dell'arsenale austriaco di Pola venne posto un basamento commemorativo che riportava la celebre frase attribuita all'ammiraglio Wilhelm Von Tegetthoff: “A Lissa, navi di legno con equipaggi di ferro sconfissero navi di ferro con equipaggi di legno”.

dagli stati pre unitari, né la bassa considerazione di cui l'Armata di Mare godeva da parte della popolazione civile e dell'élite politica¹²⁶.

Non solo le dislocazioni geografiche (Genova e Napoli) erano divenute inadeguate vista la nuova composizione geografica del regno, ma i passati sentimenti nazionali incarnati dalle tradizioni nautiche e belliche delle precedenti marinerie non si sarebbero mai fatti da parte se si fosse continuato a mantenere in vita le sedi scolastiche preesistenti.

Correttezza e intelligenza¹²⁷ suggerivano una collocazione geografica, più centrale così da non sfavorire alcuna parte della nazione a favore di un'altra; e, se possibile, un luogo che fosse anche privo di una tradizione campanilistica vincolante come quella legata alle vecchie repubbliche marinare o alle capitali dei vecchi stati; ma era anche necessaria una località marittima in cui le attività e i corsi impartiti avessero un riscontro pratico (cosa questa già obbligatoria per l'apertura di un istituto nautico); per ottenere ciò un attivo porto mercantile sarebbe stato più che adatto e sufficiente.

Ma – come detto – i regionalismi, gli interessi a livello di immagine e poi prettamente economici che si facevano sentire alla Camera attraverso i vari deputati furono difficili da superare.

Per quanto dopo lungo travaglio si fosse giunti alla scelta della località portuale di Livorno, in Toscana, e alla messa a disposizione da parte del comune livornese del vecchio lazzeretto di San Jacopo e di 50000 lire del tempo per i primi lavori di costruzione la Camera si oppose ancora.

Perché – vale sempre la pena ripeterlo - il ministro Benedetto Brin ebbe la buona (anche se sventurata) idea di proporre, all'interno della bozza di legge, una equiparazione della nuova Regia Accademia ad istituto universitario (soprattutto per quanto riguardava il titolo finale conseguibile), inserendo esplicitamente nella legge presentata alla Camera dei Deputati un apposito articolo che permetteva di ricorrere ai docenti della vicina università di Pisa in caso di necessità, per garantire la migliore istruzione possibile ai giovani cadetti¹²⁸.

¹²⁶ Benedetto BRIN, così come i suoi contemporanei Simone Pecoret di SAINT BON e Augusto RIBOTY, comprese immediatamente il problema e si attivò in favore di una sua risoluzione appena giunto al dicastero della Marina. Del pari si spesero in favore di una soluzione simile anche i fratelli ACTON (Ferdinando e Guglielmo), il comandante di vascello FINCANTI e moltissimi altri alti ufficiali.

¹²⁷ Le parole pronunciate da un giovane Ettore CONTI nel 1900 circa la necessità di un po' più di intelligenza da parte del mondo politico e militare italiano nella gestione delle problematiche sociali non vennero certo pronunciate per caso. Le tare erano presenti tutte da lungo tempo ed erano anche ben note.

Cfr. Ettore CONTI, *Dal Taccuino di un borghese*, Bologna, Il Mulino, 1986

¹²⁸ Per un discorso più approfondito circa la storia della Regia Accademia Navale di Livorno e i problemi che si manifestarono per la sua realizzazione, si rimanda a:

A cura della Regia Accademia Navale di Livorno, *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931, X

Mariano GABRIELE, *Le origini della Accademia Navale italiana*, pp. 363-376, in (a cura di Piero DEL NEGRO e Giuseppe CAFORIO), *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1988

E la Camera dei deputati in cui i docenti universitari abbondavano, più i deputati toscani, più la classe docente universitaria in generale – al tempo impegnata in una lotta feroce contro il ministro della Pubblica istruzione per parare i disegni di accentramento di chi si avvicinava sul seggio della Minerva - si opposero all'unisono alla potenziale ingerenza di un ministero come quello della Marina Militare nelle cose delle università¹²⁹.

E la legge venne rigettata; e lo fu più di una volta.

Fortunatamente per quei poveri giovani - e per la marina nazionale - Benedetto BRIN aveva pazienza e testardaggine bastante per continuare a riproporre la legge per la scuola unica; e infine – dopo l'eliminazione o la modifica degli articoli controversi – nel 1878 la legge istitutiva per la fondazione di una scuola unica per gli ufficiali della Marina Militare, con sede a Livorno, fu approvata.

Nel 1881 dopo 3 anni di lavori e diverse centinaia di mila lire del tempo l'istituto venne inaugurato e i corsi presero il via.

Per ottenere un qualcosa che tutti all'unisono avevano comunque e prontamente decretato come giusto, utile, e necessario erano occorsi esattamente 20 anni¹³⁰.

Una cosa positiva però nella legge che accompagnò il primo concorso per l'ammissione in accademia c'era: gli studenti degli istituti nautici potevano partecipare al concorso; e, previo superamento delle prove previste e previa presentazione di un attestato – rilasciato dalle competenti autorità portuali - comprovante l'esperienza pregressa in mare attraverso i periodi di imbarco, potevano essere addirittura ammessi direttamente al secondo anno di corso; premio questo che valorizzava l'esperienza pratica degli istituti nautici al pari della maggiore formazione scolastica dei liceali¹³¹.

E non era una cosa da poco.

Era questa un'opportunità eccezionale che veniva direttamente dalla tradizione marittima – in parte ancora corretta nell'età del vapore – del periodo velico; cioè che per essere buoni comandanti di marina

¹²⁹Non è questo il luogo per un approfondimento del problema dell'insegnamento superiore e universitario in Italia negli anni dell'età liberale; basti solo ricordare che il principio base su cui il mondo accademico si trincerò, fino al riconoscimento effettivo, fu quello detto della "triplice autonomia", ossia autonomia nella politica formativa, nella gestione dei fondi e nel reclutamento e giudizio dei docenti. In presenza di simili rivendicazioni era pressoché scontato l'urto frontale con i ministeri militari che non avrebbero ammesso nessuna delle autonomie predette nelle forme richieste dal mondo accademico nazionale.

Per maggiori chiarimenti in merito al conflitto che opponeva mondo universitario e ministero in relazione ai problemi dell'autonomia e libertà di insegnamento, si rimanda a:

Floriana COLAO, *La libertà di insegnamento e l'autonomia nell'università liberale : norme e progetti per l'istruzione superiore in Italia, 1848-1923*, Milano, Giuffrè, 1995

¹³⁰A cura della Regia Accademia Navale di Livorno, *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931, X

Mariano GABRIELE, *Le origini della Accademia Navale italiana*, pp. 363-376, in (a cura di Piero DEL NEGRO e Giuseppe CAFORIO), *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1988

¹³¹Regio Decreto n. 399 del 4 agosto 1881, "Ordinamento della Regia Accademia Navale in Livorno"

servisse soprattutto una notevole esperienza di navigazione; ma soprattutto era una grande prova di buon senso e di praticità visto che in presenza di una effettiva formazione precedente – in ogni caso da accertare durante il concorso - si otteneva una riduzione reale dei tempi di addestramento.

Visto e considerato che la legge istitutiva della Regia Accademia fu principalmente opera di Benedetto Brin, e che questi era in prima istanza un ingegnere, non vi è da stupirsi che praticità e buon senso fossero presenti in buona misura.

Il problema semmai era ravvisare le stesse caratteristiche altrove.

Ma nel frattempo come se la passava questa istruzione civile che poteva beneficiare di un simile bonus? Dopo la partenza del sistema scolastico nazionale e l'avvio dell'istruzione nautica in parallelo alla tecnica, il ramo marittimo del sistema formativo aveva trovato un suo primo assestamento.

Grazie alle modifiche progressive del codice della marina mercantile, e alle conseguenti emanazioni dei regolamenti applicativi, le scuole nautiche e gli istituti nautici avevano trovato finalmente un buon grado di rispondenza alle richieste delle forze produttive del paese e delle stesse istituzioni.

Vennero imposte delle limitazioni alla fondazione di questi istituti di carattere più marcatamente tecnico; potevano essere aperti solo in alcune città di grande importanza, che assicurassero un effettivo prosieguo lavorativo agli studenti; venne definita la durata pluriennale dei corsi abilitativi per capitani di lungo corso e macchinisti di I e II classe; venne deciso che gli esami per il conseguimento delle abilitazioni dovessero essere composti da due prove distinte (una teorica e una pratica) in luogo della singola prova in uso precedentemente; e venne rafforzato ulteriormente il positivo lavoro delle giunte di vigilanza contenenti anche personale della Regia Marina Militare.

Tutto ciò aveva determinato una certa rivalutazione di tale ramo di studi; specie in forza della maggiore rispondenza dell'ordinamento e delle istituzioni formative esistenti alle reali necessità della professione e dei mestieri del mare.

Quindi, a conti fatti, il primo periodo di trasformazione del mondo dell'istruzione nautica si poteva dire concluso con un certo grado di successo.

Questo era quanto accadeva nel 1878.

Sempre a conti fatti quindi non poteva dirsi un caso che il Brin avesse ammesso la possibilità per gli studenti di tali istituti di passare direttamente al II anno dei corsi in accademia; era ravvisabile più come una sorta di ratifica tacita del “buon prodotto” fornito al tempo da tale ramo dell'istruzione nazionale; senza contare che la Regia Accademia del tempo ammetteva gli allievi alla tenera età di 13-15 anni, un'età scolare, e che quindi c'era solo da trarre vantaggio dalle esperienze di istituti che fornivano fondamentalmente la stessa istruzione di base agli stessi potenziali studenti.

Oltretutto il sistema dei premi - in termini di ammissione al II anno di corso - per gli studenti più meritevoli provenienti anche dalle altre scuole (liceo classico, collegi militari) permetteva sulla carta di incentivare tutti i più motivati e i più dotati a tentare il concorso.

Ma ecco che venne a verificarsi un qualcosa che difficilmente si sarebbe potuto prevedere; un qualcosa di carattere squisitamente politico.

Nell'anno 1878 il ministero di Agricoltura, industria e commercio venne soppresso, e gli istituti tecnici con gli istituti e le scuole nautiche al seguito tornarono alle dipendenze del ministero della Pubblica Istruzione.

In realtà la situazione di base non cambiò granché perché tali scuole avevano una spiccata specificità, una particolarità che le rendeva, nella loro aderenza ad un settore lavorativo estremamente particolare, molto riottose ad adeguarsi ai principi di uniformità e omogeneità che si voleva informassero gli istituti tecnici del regno specie nei primi anni (ordinamento in un quadriennio di studi, primi due anni comuni a tutti gli istituti tecnici con il biennio di fisica-matematica); anzi, si potrebbe dire che spesso fu la politica altalenante della Minerva - che passava dall'autonomia alla centralizzazione, dalla specificità all'omogeneità, e che spesso era completamente aliena della realtà lavorativa, della concretezza di comparti come quello marittimo - a creare una notevole confusione sia legale che concettuale.

Propria a causa di questa politica scostante e spesso priva di reale raccordo con la realtà lavorativa della nazione, il terreno scolastico italiano in ambito nautico divenne una vera palude in cui gli studenti si trovarono gettati, e da cui spesso non avevano una chiara idea di come uscire.

All'interno dei molti tentativi messi in opera dal ministero della Pubblica istruzione, quelli in pro dell'omogeneità degli studi all'interno degli istituti tecnici (con i loro nove rami) furono decisamente i più frequenti, e decisamente quelli più problematici per comparti speciali come quello in oggetto.

Nel 1891 il ministero della pubblica istruzione varò un progetto di riforma che prevedeva per il ramo "marittimo" dell'istruzione la soppressione indiscriminata delle scuole nautiche e la riduzione progressiva degli istituti nautici esistenti.

Si voleva con tale riforma mantenere solo quegli istituti e quei corsi che effettivamente fossero in grado di garantire agli studenti un futuro di "prospera vita" e nel contempo realizzare anche una scrematura della massa degli iscritti.

Era infatti desiderio del ministero - come detto - di uniformare maggiormente tali istituti agli altri istituti tecnici, e di ampliare il bagaglio culturale dei frequentatori di tali scuole "speciali" in linea con

la convinzione della necessità di una maggiore caratura culturale¹³².

Desiderio effettivamente lodevole ma che rischiava di sacrificare in pro dell'uniformità in generale il carattere speciale di questo ramo dell'istruzione; carattere che non solo lo aveva da sempre contraddistinto ma che avrebbe invariabilmente continuato ad informarlo visto il suo comparto di afferenza.

Mentre il mondo dell'istruzione pubblica cambiava rapidamente si venne ventilando anche da parte militare una prima ipotesi di cambiamento.

Le sempre più accentuate necessità di formazione "tecnica specialistica" avevano, negli anni, reso la frequenza dei corsi nella regia Accademia estremamente pesante e onerosa: non vi era abbastanza tempo per far seguire con profitto tanti e tali insegnamenti a giovinetti ancora in tenera età, che facevano fatica a mantenere la giusta concentrazione e sentivano fortemente le distrazioni del mondo civile che li circondava.

Fu così che nel periodo 1894-96 si giunse ad una prima modifica della struttura della regia Accademia¹³³: l'età minima di ammissione fu elevata a 18 anni; gli anni accademici furono ridotti a tre dai cinque che erano; le materie di insegnamento di carattere umanistico furono radicalmente decurtate per far posto a nuovi corsi di materie tecniche; e i giovani provenienti dagli studi negli istituti nautici non poterono più partecipare al concorso di ammissione: per accedere ai corsi della Regia Accademia fu reso necessario un titolo che desse la possibilità dell'accesso alle regie università, quindi la licenza liceale o perlomeno quella degli istituti tecnici che desse la possibilità di accedere alle facoltà di fisica-matematica¹³⁴.

I giovani studenti degli istituti nautici però non avevano nulla che si potesse anche solo lontanamente paragonare a ciò; non avevano nemmeno un reale ordinamento che li qualificasse come scuole secondarie indipendenti; di conseguenza lo strato del mondo studentesco potenzialmente più preparato e più incline ad intraprendere la dura via dei mestieri del mare veniva escluso "de iure" dall'accesso ad uno dei massimi istituti di formazione di Marina del Regno.

Paradossalmente mentre si decideva ciò per l'accesso all'Accademia di Livorno, gli stessi corsi che vi erano tenuti venivano ricalcati ancora più di prima su quelli che si impartivano all'interno delle

¹³² Per maggiori informazioni si rimanda a:

Aldo TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai nostri giorni*, Milano, Giuffrè, 1964

¹³³ Regio Decreto n. 33 del 28 gennaio 1894, "Nuovo Ordinamento della Regia Accademia Navale"

Regio Decreto n. 589 del 17 dicembre 1896, "Riordinamento dell'accademia navale"

¹³⁴ A cura della Regia Accademia Navale, *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della regia accademia navale, 1931

strutture formative civili: se si eccettuano infatti le materie propriamente militari, la formazione impartita ad un cadetto della regia accademia navale di Livorno e quella di un qualunque studente di un qualunque corso per capitano di lungo corso in uno qualunque degli istituti nautici del regno sul finire del XIX secolo era identica¹³⁵.

La Regia Accademia veniva a divenire una sorta di doppione degli istituti nautici civili; una copia che aveva come particolarità solo la preferenza all'ingresso per un particolare tipo di studente: quello formato agli studi teorici nei licei e negli istituti tecnici del regno; a cui si sperava ragionevolmente di non dover impartire di nuovo corsi di materie umanistiche perché già li aveva seguiti in passato.

La presunzione insita in tale determinazione, il giudizio di merito basato sul pregiudizio sociale sfavorevole alle scuole pratiche e professionali, e la cieca fiducia nel sistema formativo civile del Regno d'Italia fu però pagata a caro prezzo negli anni a venire.

Questo perché mentre il mondo marittimo militare si venne sempre più orientando verso i giovani già scolarizzati, in quelle che venivano considerate al tempo le migliori e più formative scuole del paese, il mondo civile, specie quello imprenditoriale, sempre più attento alla "pragmatica" e al ritorno economico si diede invece ad una salutare opera di rivalutazione dei mestieri del mare, partendo proprio dal suo livello più basso.

Il primo decennio del XX secolo fu un momento di grande vitalità per molti rami scientifici e quello dell'acquacultura e dell'allevamento dei mitili e di varie specie ittiche non fece eccezione; oltre a ciò divenne sempre più manifesta l'attenzione per le condizioni di vita e di lavoro di sempre più ampi strati della popolazione, e i lavoratori del mare iscritti nelle matricole delle capitanerie di porto ascendevano a molte centinaia di migliaia di unità, paragonabili come massa organizzata e registrata solo agli iscritti dell'associazione sindacale della FEDERTERRA¹³⁶.

¹³⁵ Tale sostanziale identità è emersa dal confronto dei prospetti dei corsi contenuti all'interno dei Regi Decreti ordinativi con i tabulati del personale e dei corsi attivati contenuti nell'annuario ufficiale della Marina Militare del tempo, e con le tabelle relative alla parte civile presentate da Aldo TONELLI nel suo lavoro sulle scuole tecniche e professionali in Italia durante gli anni dell'età liberale.

Aldo TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai nostri giorni*, Milano, Giuffrè, 1964

Annuario Ufficiale della Regia Marina, Roma, Tipografia del Ministero della Marina Militare, anni 1895-1910

Regio Decreto n. 399 del 4 agosto 1881, "Ordinamento della Regia Accademia Navale in Livorno"

Regio Decreto n. 33 del 28 gennaio 1894, "Nuovo Ordinamento della Regia Accademia Navale"

Regio Decreto n. 589 del 17 dicembre 1896, "Riordinamento dell'accademia navale"

¹³⁶ Secondo stime del ministero dei trasporti al 31 dicembre 1914, riportate da David Levi Morenos, si trovavano iscritti nei registri della gente di mare 405738 unità. I capitani di lungo corso e di gran cabotaggio erano 3698.

Al tempo del suo quinto congresso, nel 1919, l'associazione sindacale della FEDERTERRA contava più di 850000 iscritti in tutte le regioni d'Italia.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

David LEVI MORENOS, *L'educazione professionale per la maestranza marittima*, Nuova Antologia, 16 dicembre 1916

Mentre saliva la tensione tra le cancellerie delle opposte sponde dell'Adriatico le associazioni di studi italiane e austriache davano luogo a proficui sodalizi di ricerca permettendo notevoli passi avanti in quelle che erano ormai divenute redditizie attività commerciali e imprenditoriali.

Una voce nota in tal senso fu quella del professore veneziano David Levi Morenos.

Questo famoso esperto di scienze marine e di acquacultura era anche una nota figura di filantropo¹³⁷; egli infatti insieme a sua moglie aveva ravvisato che le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi dell'Adriatico erano tra le peggiori e le più disumane del paese, e che contribuivano fortemente al perdurare del sottosviluppo in uno dei settori produttivi potenzialmente più floridi del paese.

Questi comprese che l'unico modo per strappare tali individui da una simile condizione di vita "semibarbara" era impartire loro un'istruzione pratica e teorica, che non solo li strappasse alle grinfie dell'analfabetismo, ma li mettesse in grado di affrontare i primi esami per l'abilitazione al cabotaggio, per il titolo di padrone marittimo e per l'abilitazione al servizio di macchina; così da non dover sottostare obbligatoriamente allo sfruttamento di chi già lavorava nel settore; e che permettesse loro anche una razionalizzazione del lavoro e un più proficuo sfruttamento delle risorse ittiche nazionali.

In pratica venne lanciata "una cima" in soccorso di quanti si dibattevano nelle sabbie mobili del sistema scolastico nazionale.

Cosa questa più che necessaria in quanto, come detto, le scuole nautiche erano state soppresse in maniera indiscriminata dalla riforma del ministero della pubblica istruzione; e per accedere ai corsi negli istituti nautici rimasti era necessario un esame nelle varie materie oggetto di studio, cosa questa quasi impossibile per una massa di individui per lo più analfabeti¹³⁸.

Senza contare che i corsi biennali preparatori all'esame, istituiti proprio per aiutare i futuri allievi, erano difficilissimi da seguire per chi non solo era analfabeta ma doveva ogni giorno guadagnarsi il pane e la sopravvivenza per se e per la sua famiglia con travagli indicibili.

Si capisce bene quindi quanto fosse necessaria un'iniziativa di carattere intermedio che fornisse ai giovanetti quel minimo di cultura professionale e umana per essere strappati al sottosviluppo e, nel caso lo avessero desiderato per il futuro, essere avviati ai mestieri del mare.

Fu così che per iniziativa autonoma del Levi Morenos, nel 1903 venne attivata la prima nave asilo della

Idomeneo BARBADORO, *Storia del sindacalismo italiano: dalla nascita al fascismo*, 2 v, Firenze, La Nuova Italia, 1977

¹³⁷ Le sue iniziative in favore degli orfani e dei derelitti erano infatti al pari di quelle dell'onorevole Leopoldo FRANCHETTI.

¹³⁸ La presenza di iniziative autonome di privati per colmare le lacune e le deficienze dei decreti ministeriali dimostra in maniera chiara quanto l'attenzione del mondo politico in tema di istruzione fosse parziale, dedicata solo ad alcuni settori ritenuti socialmente più significativi e, soprattutto, avulsa dalla realtà economica di un paese in forte crescita come era l'Italia del primo '900.

storia dell'istruzione italiana¹³⁹.

Questo istituto nacque come vero e proprio asilo per gli orfani dei lavoratori del mare, e contemporaneamente come cattedra ambulante di materie nautiche per le comunità di lavoratori dell'Adriatico.

Per favorire il legame tra gli studenti ed il mare, e per dare immediato e costante ritorno pratico alle discipline insegnate tale istituto trovava la sua sede su di una vecchia nave della marina militare italiana, la cannoniera *SCILLA*, che, radiata dal naviglio militare, fu alienata in base alla legge connessa con le economie del bilancio della Marina Militare del 1901.

Molto giovò alla causa l'amicizia del Levi Morenos con l'allora ministro delle finanze Luigi Luzzatti; ma ciò non toglie nulla, ne mai potrà togliere nulla, all'eccezionale valore umano della realizzazione né agli immensi meriti che l'insigne filantropo veneziano si guadagnò agli occhi dei posteri e degli osservatori stranieri¹⁴⁰.

Pochi anni dopo (1911) il ministero della Pubblica istruzione fece pervenire al docente veneziano la comunicazione che la sua creatura aveva ricevuto il riconoscimento ufficiale di "scuola elementare marittima".

Quindi mentre la parte militare dell'istruzione nautica faceva i conti con giovani concorsisti sempre più "ignoranti" a causa dell'inusitato abbassamento del valore dei titoli rilasciati dai licei classici del regno, la marineria civile vedeva fiorire invece uno strumento di formazione di grande utilità proprio negli strati più bassi dei suoi lavoratori, ossia proprio lì dove ve ne era più bisogno¹⁴¹.

Nel medesimo momento la moda culturale del tempo, tutta volta alla salvezza delle classi derelitte, contribuì anch'essa all'opera di incivilimento e aiuto di questa categoria.

La temperie culturale del tempo spingeva infatti sempre più associazioni e gruppi di individui ad attivarsi in pro delle fasce più misere della popolazione; e ancora una volta si ravvisò che era difficile trovare esseri più miseri e derelitti dei lavoratori del mare¹⁴², e numerose associazioni anche femminili

¹³⁹ Che si accollò di tasca sua una spesa immediata di 6000 lire del tempo.

¹⁴⁰ Questo ultimo punto è particolarmente importante perché in paesi culturalmente e tecnicamente più avveduti tale istituzione era già una realtà; specie in Gran Bretagna dove l'istituzione delle navi scuola (*Training ships*) per la formazione del personale della Marina mercantile e militare era una realtà assodata ormai da lungo tempo.

Il non essersi attivati prima in tal senso resterà sempre una macchia indelebile nei curriculum di molti e molti esimi uomini della nostra marina militare e mercantile.

¹⁴¹ Il che era perfettamente in linea con le finalità della pubblica istruzione che avevano informato tutte le leggi legate all'obbligo scolastico minimo. Una su tutte la legge COPPINO del 1877 che elevò l'insegnamento obbligatorio dai sei ai nove anni.

¹⁴² Forse peggio di loro stavano solo i lavoratori delle miniere di zolfo le cui condizioni erano lamentate da un gran numero di studiosi, specie da coloro che si erano dedicati alle grandi inchieste sulle condizioni dei lavoratori nel centro e meridione del paese.

presero a cuore il progetto di combattere l'analfabetismo di tali uomini e curarne l'educazione: nacquero così anche le biblioteche dei marinai.

Tale progetto prevedeva la raccolta e lo stanziamento di fondi per l'acquisto di libri di varia natura da collocare poi a bordo delle Regie navi della Marina Militare, così da formare i nuclei di vere e proprie biblioteche galleggianti a disposizione del personale di bordo – che in larga parte era composto da marinai di leva – così da corroborare l'azione condotta in proprio dall'istituzione militare fin dal 1866 per combattere l'analfabetismo degli equipaggi.

A farsi portabandiera di tale iniziativa ancora una volta fu un civile; e per l'esattezza fu una donna: Vittoria Beatrice Notarbartolo, nata Gigliucci¹⁴³.

Così mentre al ministero della Pubblica istruzione si pensava a come uniformare gli studi nautici a quelli tecnici, e in quello della Marina Militare una generazione di uomini formata da ingegneri si ostinava a volersi affidare agli studenti liceali per costruire il futuro dell'Armata, parte del destino della gente di mare veniva a trovarsi posto nelle mani di uomini e donne civili, che in taluni casi avevano poco o punto a che fare con il mondo marittimo, ma che si accollarono comunque, e con grande responsabilità, il grave fardello della fornitura di un aiuto pratico, concreto, e che soprattutto fosse davvero utile ad una categoria sventurata che annaspava nei marosi generati dell'altalena dell'italica politica, oltre che da madre natura.

E c'è da dire che fu davvero una fortuna che lo fecero.

Il caso volle poi che sul seggio del dicastero della Marina prendesse a sedere dal 1903 un uomo che pareva avere compreso perlomeno un po' di più – se non addirittura un po' meglio – dei suoi contemporanei colleghi uno dei principi basilari della teoria del potere marittimo: e cioè che non vi può essere una forte marina da guerra senza una solida e forte marina di commercio¹⁴⁴.

Questi era l'allora contrammiraglio Carlo Alessandro Mirabello¹⁴⁵.

¹⁴³ Questa dama proveniva da una famiglia che il mare non solo lo conosceva a fondo ma che doveva ad esso le proprie fortune. Era infatti figlia di uno dei fratelli GIGLIUCCI (Giuseppe), tra i fondatori e proprietari dell'industria siderurgica navale MORONA d'Italia.

¹⁴⁴ Questo basilare precetto di Cavouriana memoria (ma ben presente all'interno della letteratura marittima nazionale anche pre Mahaniana) si tentò di metterlo in pratica più di una volta nel corso degli anni dell'età liberale; e molte modifiche e svecchiamenti all'interno del sistema marittimo nazionale venivano stimulate dalle modifiche e degli aggiornamenti operati sul codice della navigazione. E difatti una forte modifica di tale corpus di leggi, con relativo aggiornamento ai tempi, venne realizzata proprio durante gli anni del ministero MIRABELLO.

Per maggiori informazioni e chiarimenti circa la problematica del "potere marittimo" e il suo sviluppo in Italia si rimanda a: Giorgio GIORGERINI, Riccardo NASSIGH, *Il pensiero navale italiano dal dopoguerra ad oggi*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 3v, 1997

¹⁴⁵ Nato a Tortona nel 1846, privo di titolo nobiliare e di qualsivoglia formazione ingegneristica, reduce da LISSA nel 1866 con appena i gradi da guardiamarina appuntati sulle spalle, non si sposò mai e visse una vita tutta dedicata al mare e a chi viveva su di esso e per esso.

Difatti fu durante il suo mandato che maturarono le condizioni per tre importanti modifiche del sistema formativo marittimo nazionale: la riforma e l'aggiornamento del codice della navigazione (con il relativo impatto sul sistema scolastico in tema di ruoli del personale e disciplina delle abilitazioni alla professione); la nuova riforma della Regia Accademia del 1911-1913 e il passaggio al ministero della Marina Militare delle competenze marittime in possesso degli altri dicasteri, quindi anche della scuola nautica civile.

Nel biennio 1911-13, sotto la guida del Ministro Ammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica, la Regia Accademia tornava all'antico con corsi di durata quinquennale e giovinetti ammessi in più giovane età; e nel 1917 gli istituti nautici del Regno passavano finalmente sotto la giurisdizione del ministero della Marina.

Nonostante imperversasse ancora la prima guerra mondiale si provvide immediatamente a stabilire tali scuole come istituti di istruzione secondaria indipendenti e pienamente autonomi; di durata quadriennale; e con corsi quanto più possibile completi in cui non mancassero le discipline umanistiche per seguire la tradizionale tendenza delle scuole tecniche ad irrobustire la preparazione culturale dei propri iscritti.

Venne anche istituita una vera scuola superiore di Marina in cui i diplomati potevano proseguire gli studi; e finalmente vennero riaperti i concorsi per l'accesso alla Regia Accademia Navale di Livorno agli studenti degli istituti nautici.

Erano serviti 56 anni ma finalmente il viaggio dell'istruzione nautica sembrava giunto felicemente al termine.

La nazione disponeva ora di un vero e proficuo ramo formativo autonomo e solidamente organizzato; e

Il suo epitaffio nel 1910 recitava che il suo dicastero fu provvido di provvedimenti atti a migliorare la vita e il lavoro della gente di mare, e ciò deve ritenersi a buon diritto il suo più grande riconoscimento; ben più grande e di valore di titoli nobiliari e prebende che toccarono ad altri.

A lui infatti devono essere riconosciuti alcuni eccezionali meriti come quello di aver tratto fuori la Marina Militare dalle critiche tempestose scaturite dalla commissione di inchiesta parlamentare proposta dall'onorevole FRANCHETTI; a lui deve andare l'alto riconoscimento di aver compreso in tempo il mutare dei venti politici e ordinato le forze da battaglia verso un ambito chiaro e condiviso come quello mediterraneo, lavorando per la creazione di uno strumento militare equilibrato e in grado di rispondere alle aspettative della nazione; sempre a lui deve andare il merito di aver sanato la diatriba con la Camera dei Deputati sul controllo delle forze armate da parte delle istituzioni politiche riacciando con i membri della camera elettiva un rapporto di fiducia e di dialogo, da vero e navigato politico, unica garanzia in grado di evitare di ricorrere sempre e comunque alle manovre politiche delle maggioranze giolittiane.

Fu uomo eccezionale, vero "gentiluomo" di larghe vedute e profonda cultura e quando al suo spirare chiamò per l'ultima volta gli uomini ai posti di manovra aveva sotto di sé una struttura civile e militare, specie negli strati più bassi, più salda di quanto non fosse mai stata in passato e ben pronta a rispondere "agli ordini" senza la benché minima esitazione.

Per maggiori informazioni sulla figura dell'ammiraglio Carlo Alessandro MIRABELLO si rimanda a:

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella M3, Fascicolo 17: Carlo MIRABELLO AA. VV., *Enciclopedia Militare*, Milano, Istituto Editoriale Scientifico, 1933, vol. 5

AA. VV., *Enciclopedia biografica e bibliografica italiana*, Roma-Milano, Istituto Editoriale italiano Tosi, 1927-1940, Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922, 3 vol.

soprattutto la Marina Militare veniva ad avere sotto di sé una struttura scolastica verticalmente completa che andava dalle scuole elementari marittime fondate dal Levi Morenos – che nel frattempo si erano diffuse in tutta Italia – alla Scuola Superiore di Marina (nel 1923 intitolata all’ammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica) e alla Regia Accademia Navale.

Virtualmente era divenuto addirittura possibile per un’istituzione militare risolvere in proprio il problema della riproduzione e formazione del personale coltivando e selezionando nel vivaio costituito da un intero ramo della pubblica istruzione, fin dalla più tenera età, potenziali equipaggi, quadri e ufficiali.

Una simile condizione di privilegio non si era mai vista in passato.

Una simile possibilità non si era fino a quel momento dischiusa per alcuna forza militare nazionale.

La situazione non era comunque così semplice e rosea; né si deve pensare che il ministero della Marina fosse disposto ad indulgere più di quello della pubblica istruzione sulla qualità e produttività degli istituti di formazione: quando il ramo nautico dell’istruzione passò a tale dicastero subito ci si diette ad una salutare opera di potatura di tutti quegli istituti che non avevano i requisiti minimi per sussistere, e che erano riusciti a scampare all’azione della Minerva.

Nel 1917, poco dopo il passaggio delle competenze, vi erano attivi ed indipendenti sul territorio nazionale nemmeno 20 istituti nautici¹⁴⁶.

Tale azione di potatura fu indispensabile per evitare l’indecente spettacolo di scuole sistemate in locali fatiscenti e insalubri e di classi che non arrivavano nemmeno ad una decina di alunni.

Ma purtroppo tutto questo fu di durata molto breve perché nel 1923, nell’immediato dopoguerra, mutato il regime politico della nazione, la scuola venne nuovamente trasformata dalla riforma Gentile.

Pur resistendo inizialmente a parte delle influenze della riforma gentiliana, non si poté evitare che nel 1929 le scuole tornassero tutte sotto l’ala del ministero della pubblica istruzione; e che i giovinetti negli “asili” della Marina fossero poco dopo portati via a tale amministrazione per confluire nell’ONB, l’Opera Nazionale Balilla¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Aldo TONELLI, *L’istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, A. Giuffrè, Milano, 1964

¹⁴⁷ Tra le categorie in cui l’ONB inquadrò i giovani italiani durante i primi anni del fascismo (prima della sua trasformazione in GIL – Gioventù Italiana del Littorio – vi era quella dei “Marinaretti”, in cui erano confluiti gli orfani e i giovani che prima erano afferenti agli asili e navi scuola della Regia Marina; questa categoria doveva fornire all’Armata di Mare i futuri equipaggi.

La distinzione più importante risiede nelle indicazioni date al personale afferente l’inquadramento e la formazione dei giovani all’interno dei servizi di assistenza all’infanzia: miglioramento delle condizioni di vita, lavoro e igiene ma al contempo un potente disincentivo alla ricerca della mobilità sociale, specie in senso ascendente.

Per maggiori informazioni sull’argomento si rimanda a:

La stagione delle possibilità, se così si può chiamare, fu quindi davvero troppo breve e non si potrà mai dire quale grande occasione venne perduta – né se fu realmente perduta - nei tira e molla dell’italica politica; ma non sarebbe né giusto né possibile non trovarsi d’accordo con il giudizio sintetico che Aldo Tonelli dà, nel suo testo dedicato alla scuola tecnica italiana, dell’azione del Ministero della Marina sull’istruzione nautica civile:

“[...] Fu forse per questa opera di coordinamento con le scuole di istruzione secondaria e in pari tempo di ordinamento originale che gli istituti nautici, pur registrando, secondo le intenzioni del ministero, una rapida diminuzione nel numero degli iscritti, licenziarono giovani professionalmente e culturalmente assai più preparati che in passato alla dura carriera marinara.”¹⁴⁸

Quanto questo valesse anche per i giovani ufficiali licenziati dalla Regia Accademia Navale non è così semplice né automatico dire.

Ma a questa domanda si proverà a rispondere in un secondo momento.

A cura di Michel OSTENC, *La Marine italienne de l'unité a nos jours*, Parigi, Commission française d'histoire militaire; Institut de stratégie comparee; 2005

¹⁴⁸Aldo TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, A. Giuffrè, Milano, 1964, cit. pp. 110

CAPITOLO 3;

Paragrafo 2;

Il problema della formazione

Per comprendere il perché di un simile giudizio su di un ambito scolastico e sui suoi risultati non basta avere presente lo sviluppo del sistema formativo, il coordinamento di questo con il mondo del lavoro, le istituzioni, le altre scuole; è necessario penetrare maggiormente la problematica con un livello di esame che metta al vaglio anche i programmi predisposti dalle varie istituzioni (civili e militari) per espletare i processi formativi.

Come è stato precedentemente accennato spesso l'istruzione civile si trovava a fare da "battistrada" a quella militare mettendo in luce pro e contro di determinati programmi di studio¹⁴⁹; o almeno questo è quello che è parso accadere fino alla riforma MORIN del 1894-1896.

Dopo tale riforma si venne a determinare una singolare situazione in cui gli istituti nautici venivano presi un po' a modello (visto che i programmi e l'ordinamento erano stati modificati nel 1891¹⁵⁰) per i corsi da somministrare agli allievi della Regia Accademia Navale, ma questi ultimi venivano ad essere pressoché l'antitesi assoluta degli studenti che frequentavano le scuole nautiche del regno: erano, in base al decreto di riforma, giovani che avevano conseguito la licenza liceale o quella degli istituti tecnici per la sezione fisica-matematica che dava l'accesso all'omonima facoltà.

In poche parole si cercava di innestare un ramo di studi eminentemente tecnico e pratico (che da sempre avevano fornito a tali scuole la patente di "speciale") su di un ceppo formato da giovani educati in maniera pressoché esclusiva alla speculazione teorica.

La base di tale determinazione risiedeva in larga parte nella fiducia riposta nella formazione impartita nelle scuole secondarie superiori del regno.

Così da poter contare su quella che allora era considerata la migliore formazione possibile – sempre socialmente parlando - per un giovane, e, al contempo, sgravare l'amministrazione militare del peso di numerosi corsi di carattere umanistico o generale sostituendoli a loro volta con corsi di altre materie tecnico/scientifiche che lo sviluppo tecnologico aveva reso – o stava rendendo – indispensabili¹⁵¹.

¹⁴⁹ Le modifiche agli ordinamenti degli istituti nautici del Regno si ebbero nel 1873, 1891, 1899, 1917; mentre quelle legate all'articolazione della struttura formativa marittima militare si concretizzarono nel 1881, 1894 -1896, 1908, 1911-1913.

¹⁵⁰ Regio Decreto 1 gennaio 1891 n. 13

¹⁵¹ La propensione di docenti civili e militari ad un progressivo slittamento verso una più marcata presenza di corsi di natura scientifico-tecnica era già presente dal 1885-1886; ed era emersa chiaramente nelle discussioni sia della sotto commissione incaricata dello studio delle discipline da insegnarsi per raggiungere il grado di Guardiamarina sia nelle successive

Il principio di base era effettivamente improntato ad una logica stringente e quindi in linea teorica ineccepibile; bisognava vedere però quanta aderenza ci fosse tra la teoria e la realtà effettiva delle cose. Se le cose infatti fossero andate davvero nel senso auspicato dai riformatori dell'Accademia Navale ci si sarebbe trovati nell'eccellente condizione di poter coniugare una specifica formazione tecnica indispensabile per apprendere i rudimenti della tecnica navale e della navigazione, con una accresciuta capacità critico/immaginativa, naturale frutto degli studi umanistici e di carattere un po' più liberale¹⁵², indispensabile per l'acquisizione dell'abilità di comando.

La realtà delle cose però era un po' diversa da quella sperata.

Diversa in peggio purtroppo.

Esaminiamo quindi le strutture dei programmi impostati dai diversi ministeri.

discussione del collegio docenti della Regia Accademia stessa; all'interno del collegio docenti figurano già i nomi di diversi docenti di discipline scientifiche (Fisica, chimica, meccanica) ancora in piena attività di servizio nel periodo 1895-1910.

Per maggiori informazioni in merito si rimanda a:

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Cartella n. 119, fascicolo n. 3, "Programmi dell'Accademia Navale – anno 1885"

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Cartella n. 119, fascicolo n. 7, "Programmi Accademia Navale e scuole professionali – anno 1886"

¹⁵²Tale stato di cose non solo era auspicato al tempo e ricercato dai vari teorici e riformatori dell'istruzione, ma è pienamente valido anche ai giorni nostri visto che Samuel P. HUNTINGTON lo afferma senza mezze misure negli anni '50 del XX secolo.

Lo studioso statunitense afferma infatti che:

"L'abilità militare per essere padroneggiata richiede un ampio fondamento di cultura generale. I metodi atti ad organizzare ed applicare la violenza sono intimamente collegati in ogni momento della storia con l'intero modello culturale della società. Come la legge attinge ai propri margini alla storia, alla politica, all'economia, alla sociologia, e alla psicologia, così accade anche all'abilità militare. Di più, la conoscenza militare ha le proprie frontiere sulle scienze naturali come la chimica, la fisica e la biologia. Per comprendere bene il proprio mestiere l'ufficiale deve avere qualche idea della sua relazione con questi altri campi e delle maniere in cui tali aree di conoscenza possono contribuire ai suoi scopi. In aggiunta, egli non può realmente sviluppare in modo analitico la propria abilità, penetrazione, immaginazione e il proprio giudizio se è educato semplicemente nei propri doveri di ruolo. L'abilità e i costumi della mente di cui egli ha bisogno nel campo professionale possono in larga parte essere acquistati soltanto attraverso le più ampie strade di un sapere esterno alla professione. Il fatto che, in modo simile all'avvocato e al medico, egli ha continuamente a che fare con esseri umani, lo obbliga ad avere bisogno di una profonda comprensione delle attitudini, motivazioni e comportamenti umani, che è stimolato da una educazione liberale. Come una educazione generale è divenuta il prerequisito per accedere alla professione legale e medica, del pari è ora universalmente riconosciuta come una auspicabile qualificazione per l'ufficiale professionista."

La voce di HUNTINGTON è solo una delle più recenti ed autorevoli, non certo l'unica né la più autorevole in assoluto.

Il tema infatti era assai dibattuto e creava problemi e scontri tra studiosi fin dalla metà del XIX secolo.

Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the state. Theory and politics of Civil-Military relations*, The Belknap press of Harvard U. P., Cambridge, 1957, pp. 14

Capitolo 3

Paragrafo 3:

Programmi a confronto.

Nel 1881, anno di apertura dei corsi presso la Regia Accademia Navale di Livorno, il R.D. n. 399 del 4 agosto fissava le materie da somministrarsi in Accademia nella seguente maniera:

1. Classe preparatoria o di prova:

Complemento d'aritmetica ed algebra elementare – Geometria piana e solida – **Lingua italiana e storia romana** –
Lingua francese – Attrezzatura – Disegno di figura.

2. Primo corso:

Algebra superiore – Trigonometria piana e sferica – **Lingua italiana e storia del medio evo** – Lingua francese –
Lingua tedesca – Geografia – Attrezzatura – Disegno di figura.

3. Secondo corso:

Geometria analitica e principio di descrittiva – Elementi di geografia astronomica, navigazione stimata, uso e
maneggio degli strumenti nautici – **Lettere italiane e storia moderna** – Lingua francese – Lingua tedesca –
Lingua inglese – Attrezzatura – Disegno di Paesaggio.

4. Terzo corso:

Calcolo infinitesimale – Elementi di fisica e chimica – Nautica teorico pratica – **Lettere italiane e storia dei
viaggi** – Lingua tedesca – Lingua inglese – Attrezzatura e manovra – Esercizi di francese e navigazione stimata
– Disegno di paesaggio e marina.

5. Quarto corso:

Meccanica razionale – Fisica – Chimica – Storia naturale – Esercizi di problemi di navigazione ed astronomia –
Lingua inglese – Esercizi di lingua francese e tedesca – Attrezzatura e manovra – Disegno di paesaggio e
marina.

Corso di applicazione:

1. Primo anno di corso:

Meccanica applicata – Geodesia e idrografia – Geografia fisica del mare e meteorologia applicata alla
navigazione alturiera – **Arte militare terrestre e marittima** – **Storia Navale**.

2. *Secondo anno di corso:*

Costruzione navale – Artiglieria e torpedini – Macchine a vapore marine – Scienze legali ad uso degli ufficiali di marina – Igiene navale.

Come si può vedere accettando giovani di età compresa tra i tredici e i quindici anni non ci si poteva esimere dall'impartire una formazione più ampia, che permettesse il completamento dello sviluppo mentale dei ragazzi e al tempo stesso la somministrazione di robuste dosi di nozioni tecniche.

C'è anche da tenere presente che l'ufficiale di marina del tempo non era ancora una figura netta; ben distinta dalla figura dell'esploratore o dell'esperto di scienze naturali, cosa questa che giustificava la presenza di corsi di carattere più liberale e artistico.

Non di rado poi durante le campagne di istruzione nel Mediterraneo, così come in mari lontani, si compivano rilevamenti e studi di carattere idrografico sui fondali, o sulle foci dei fiumi e sulle coste per la correzione delle carte nautiche e la redazione di pubblicazioni scientifiche.

In special modo le carte nautiche della seconda metà dell'Ottocento, quando la vela aveva già raggiunto il suo apogeo, erano spesso più di semplici strumenti tecnici; avevano un che di avventuroso, erano oggetti romanticamente vivi che crescevano e maturavano con i loro utilizzatori; note su note venivano vergate a margine delle rotte su carte che ingiallivano e si usuravano in fretta nell'umidità delle plance di comando, ma che al contempo divenivano vissute e contemporaneamente "viventi", sotto le mani di utilizzatori avidi di informazioni e contemporaneamente gelosi amanti di un sapere antico ormai quasi quanto il mare.

Al di là del romanticismo e delle tradizioni però si può dire che le vere e proprie cognizioni tecniche venissero impartite solo negli anni del corso di applicazione.

In questo venivano somministrati corsi davvero specifici (soprattutto se si guarda alle discipline stringentemente militari) ma che potevano poggiare solidi non tanto su robuste cognizioni tecniche ma su solide fondamenta di ragazzi ormai votati alla vita di mare.

Dopo la scrematura realizzata nei cinque anni di accademia chi resisteva allo stress, alla fatica, allo studio e alla ferocia delle punizioni corporali (ancora ben vive in Accademia grazie all'apporto delle

tradizioni coercitive sabaude¹⁵³) ben difficilmente avrebbe abbandonata la vita del mare.

Scattava, e si rafforzava progressivamente, attraverso un percorso meno tecnico e più generale quell'elemento di desiderabilità che rendeva ambito e amato il proprio ruolo; che preparava alla vera vita da professionista del mare; che dava luogo alla nascita della vera e propria vocazione.

E, come si può notare, parte importante di tale processo di formazione e accumulazione era delegata agli insegnamenti di Storia.

Ogni anno prevedeva un apposito corso che impartisse ai giovani i rudimenti della materia e inquadrasse se stessi e l'istituzione nel contesto nazionale di appartenenza e in quello globale di riferimento.

Ancora non si poteva certo parlare di Storia come di disciplina esclusivamente formativa; si era infatti perlopiù in presenza - durante il quinquennio di base - di uno strumento ideologico.

La disciplina formativa, intesa come ausilio all'acquisizione delle abilità di comando, si manifestava appieno solo nel primo anno del corso di applicazione in cui si passava dalla storia generale a quella specifica militare, che era vista come il fondamento di quell'arte della guerra, di quel "management della violenza" di cui gli ufficiali dovevano divenire esecutori privilegiati¹⁵⁴.

Degli insegnamenti generali erano incaricati anche docenti civili tra cui, uno dei primi, fu Pietro VIGO,

¹⁵³ E' interessante notare che nei primi anni di attività della Regia Accademia Navale, sotto il comando dell'ammiraglio FINCANTI, si tentò di variare la prassi delle punizioni corporali con dei richiami di carattere verbale, volti a fare leva sul senso civico e sulla moralità degli allievi.

Purtroppo ci si rese conto che se il metodo era valido per l'ammiraglio comandante, che aveva doti di vero oratore capaci di suscitare un'autentica commozione, lo era molto meno per gli altri ufficiali, meno dotati in tal senso; rendendo quindi la pratica dei richiami verbali fallimentare.

Di conseguenza, per impedire un'eccessiva rilassatezza della disciplina interna all'istituto si decise di tornare alle vecchie e collaudate pratiche punitive.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

A cura della Regia Accademia Navale, *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931

¹⁵⁴ C'è un motivo preciso, estremamente importante che giustifica l'attaccamento del mondo militare alle discipline storiche. I militari, a differenza degli altri "professionisti" non esercitano la loro "professione" costantemente, ogni giorno; di conseguenza nei lunghi periodi di pace sono costretti all'inattività, alla preparazione di un futuro impiego solo in linea teorica. Per prepararsi convenientemente a tale eventualità non è possibile basarsi sull'esperienza personale degli elementi sotto le armi in quello specifico momento; perché potrebbero essere entrati in servizio in tempo di pace ed essersi congedati ancora durante tale periodo. Di conseguenza è necessario basarsi su di una molteplicità di esperienze, allargate su lunghi lassi temporali; cioè sulla storia. O meglio su di una storia vista come accumulo di esperienze relative allo specifico ambito bellico. Essendo le guerre uno dei filoni di studio da sempre affrontati dagli storici (specie prima della rivoluzione storiografica operata dalla scuola degli Annales), i militari potevano a buon diritto affermare che tutta la storia dell'umanità fosse una lunga sequenza di guerre da studiare alla ricerca dei caratteri e delle leggi che dalla notte dei tempi informavano lo stesso fenomeno. I legami tra mondo militare e civile sono stati sottoposti ad indagine solo in tempi relativamente recenti.

Per maggiori chiarimenti e approfondimenti si rimanda a:

Samuel Philip HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957

Morris JANOWITZ, *The professional soldier. A social and political portrait*, Glencoe, Illinois, The free press of Glencoe, 1960

Basil Henry LIDDEL HART, *Strategy. The indirect approach*, New York, USA, Penguin Book, 1991

figura nota al tempo per i suoi lavori di carattere storico¹⁵⁵ e docente egli stesso negli istituti scolastici secondari di Livorno.

Come si può notare facilmente dall'impostazione dei corsi non vi era nemmeno una netta distinzione tra sezioni; tutti gli allievi ufficiali venivano addestrati pressoché alla stessa maniera, indipendentemente dal ruolo che avrebbero poi ricoperto una volta giunti in servizio attivo; e questo era già un forte elemento di differenziazione con gli istituti nautici del Regno.

Il cadetto militare era normalmente considerato come “destinato” a ricoprire ruoli di stato maggiore; esclusivamente ruoli di comando delle unità da guerra; non di ufficiale di macchina, né all'interno del commissariato.

In pratica era l'ennesima riprova della preminenza del ruolo “pilota” di velica tradizione.

Tale retaggio del passato invece non si riscontrava nel ramo civile dell'istruzione nautica, in cui fin dal 1873¹⁵⁶ la ripartizione dei corsi di studi e delle materie da insegnarsi era la seguente, che vedeva distinta la formazione in corsi biennali, triennali e quadriennali a seconda del grado, del ruolo e della localizzazione del corso:

Materie di insegnamento	Orario per sezioni e per classi															
	Capitano di lungo corso			Capitano di G. C.		Macchinista in prima				Macchinista in seconda		Costruttore di prima classe			Costruttore di seconda classe	
	I	II	III	I	II	I	II	III	IV	I	II	I	II	III	I	II
Lingua italiana	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	4½	4½	4½	6	6
Geografia descrittiva e commerciale		3	2		3		3	2								
Storia	3	4½		3	4½	3	4½									
Diritto commerciale e marittimo			3		3									3		3
Aritmetica, algebra, progressioni e logaritmi (1)	9			9		9				9		9			9	
Geometria piana e solida	4½	4½		4½		4½	4½			4½		4½	4½		4½	
Trigonometria piana e navigazione stimata		4½			4½											
Trigonometria sferica, geografia stromonica e astronomia nautica		4½	6													

¹⁵⁵ I lavori storici di Pietro VIGO erano principalmente dedicati all'antichità e al medioevo.

¹⁵⁶ Regio Decreto 30 gennaio 1873 n. 1290

Fisica, meteorologia e meccanica applicata		3													
Macchine a vapore			3									4½			
Attrezzatura e manovra navale	3	4½		3	4½										
Disegno lineare		3					3			3				3	
Elementi di idrografia			3												
Disegno idrografico			3												
Principi di astronomia e calcoli pratici di nautica					6										
Trigonometria piana e geometria descrittiva							3					3			
Fisica e meccanica elementare							4½			4½		4½			
Macchine, Materiali e doveri del macchinista								6	6		9				
Disegno di macchine								8	8		12				
Costruzione navale												4½	3		6
Disegno di costruzione navale												8	8	8	8
Teoria della nave												4½	4½		
Lingua francese (studio facoltativo)	4½	4½		4½	4½	4½	4½					4½	4½		
Lingua inglese (studio facoltativo)	4½	4½		4½	4½	4½	4½					4½	4½		

(1) Per la sezione costruttori navali di I classe non v'era programma di aritmetica

L'errore sarebbe stato emendato dall'amministrazione militare solo nel 1894 quando le accresciute necessità di specializzazione avrebbero dato luogo ad un nuovo ordinamento, noto come Riforma MORIN (o Regio Decreto n. 33 del 28 gennaio 1894), che stabilì dei primi criteri di differenziazione nella formazione di base degli allievi.

La riforma non prevedeva ovviamente solo questo.

La distinzione più forte rispetto alla precedente legge era quella legata ai criteri di ammissione; non più giovanetti in tenera età scolare, ma uomini fatti di massimo 19 anni di età, con una precedente formazione maturata nelle scuole civili; e non più cinque ma bensì tre anni di corso.

L'ammissione era affidata ad un concorso pubblico volto ad accertare il grado di preparazione e di cultura; nonostante ci si affidasse in via prioritaria ai giovani in possesso della licenza liceale o di quella della sezione fisica-matematica di un istituto tecnico, gli altri giovani italiani non venivano ad essere esclusi; solo il loro esame risultava più complesso.

L'articolo 9 del R.D. n. 33 del 28 gennaio 1894 affermava che:

“I concorrenti che dimostrino di aver ottenuta la licenza liceale o la licenza della sezione fisica matematica di un istituto tecnico, sono sottoposti ad un esperimento il quale consta delle seguenti parti:

Esami per iscritto – *Composizione italiana*

Esami per iscritto ed orale:

Aritmetica ragionata

Algebra elementare

Geometria

Lingua francese

Coloro che non possiedono i titoli suddetti sono sottoposti allo stesso esperimento e devono inoltre subire un esame verbale sulle seguenti materie:

Letteratura italiana

Logica ed etica

Geografia, fisica e politica

*Storia naturale*¹⁵⁷

E' bene notare però che dal 1891, in seguito alla già citata riforma dei programmi e dell'ordinamento degli istituti nautici del Regno operata dal ministero della pubblica istruzione, era necessario sottostare ad un esame anche per accedere agli istituti nautici stessi; esame per prepararsi al quale era istituito un apposito corso di preparazione di durata biennale; e che le sezioni degli istituti nautici stessi erano state ridotte a tre; senza contare che gli istituti nautici erano già di per se scuole triennali.

A livello di corsi è utile quindi realizzare un confronto per chiarire quanto i due rami formativi fossero divenuti davvero vicini, al limite dell'uguaglianza.

¹⁵⁷Regio Decreto n. 33 del 28 gennaio 1894; articolo 9: *Esami d' ammissione*.

Gli istituti nautici in seguito alla riforma del 1891¹⁵⁸ impartivano i seguenti insegnamenti:

Materie di insegnamento	Orario per sezioni e per classi								
	Capitani			Macchinisti			Costruttori		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Lingua italiana e storia	6	4½	4½	6	4½	4½	6	4½	4½
Lingua francese o inglese (1)	3	3	2	3	3	2	3	3	2
Algebra (2)	4½			4½			4½		
Geometria (2)	4½			4½			4½		
Trigonometria	4½			4½			4½		
Fisica e meccanica elementare	6			6			6		
Attrezzatura e manovra	6	4½							
Navigazione		4½	3						
Geografia astronomica e astronomia nautica		3	4½						
Macchine a vapore		3			9	4½		3	
Meteorologia			3						
Geografia commerciale		3	2						
Diritto (3)		4½						2	
Contabilità di bordo (2)			3						
Geometria descrittiva e disegno (2)				3			3	3	
Meccanica Applicata					3			3	
Fisica complementare					4½				
Materiali e doveri del macchinista					3				
Disegno di macchine					6	6			
Esercitazioni pratiche in officina (4)									
Costruzione navale e materiale							3	4½	4½
Disegno di costruzione navale							6	8	8
Teoria della nave (2)								4½	4½

¹⁵⁸ R.D. 1 gennaio 1891 n. 13

(1) Facoltativa per i macchinisti
(2) Corso semestrale
(3) Corso semestrale per costruttori
(4) Orario stabilito dal consiglio dei professori

Mentre i giovani cadetti solo nel 1894, dopo la scrematura realizzata attraverso le prove concorsuali, venivano a cimentarsi nelle materie dei corsi che prevedevano finalmente un'istruzione diversificata – anche nella durata dei corsi - a seconda della sezione di appartenenza e del luogo in cui ci si trovava: a bordo o a terra.

La prima sezione (Marina) prevedeva:

I anno di corso:

- **A terra:**
Algebra complementare – Trigonometria piana e sferica – Geometria descrittiva – Geometria analitica – Navigazione piana – Materiale di artiglieria – Lingua francese – Lingua inglese – Disegno lineare.
- **A bordo:**
Astronomia nautica – Manovra navale
- **A terra e a bordo:**
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

II anno di corso:

- **A terra:**
Calcolo infinitesimale – Meccanica razionale – Chimica – Fisica – Astronomia nautica – Armi subacquee – Lingua inglese – Disegno analitico
- **A bordo:**
Calcoli astronomici – Macchine a vapore – Manovra navale
- **A terra e a bordo:**
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

III anno di corso:

- **A terra:**
Meccanica applicata – Teoria della nave e costruzione navale – Macchine a vapore – Idrografia – Balistica – Strategia e tattica navale – Arte militare terrestre e fortificazione – Diritto internazionale marittimo – Lingua inglese.
- **A bordo:**
Calcoli astronomici – Meteorologia nautica
- **A terra e a bordo:**
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

La seconda sezione (ingegneria navale) prevedeva:

I anno di corso:

- **A terra:**
Algebra complementare – Trigonometria piana e sferica – Geometria descrittiva – Geometria analitica – Costruzione navale – Macchine a vapore – Lingua francese – Lingua inglese o tedesca – Disegno lineare
- **A bordo:**
Costruzione navale – Macchine a vapore
- **A terra e a bordo:**
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

II anno di corso:

- **A terra:**
Calcolo infinitesimale – Meccanica razionale – Chimica – Fisica – Costruzione navale – Macchine a vapore – Lingua inglese o tedesca – Disegno lineare
- **A bordo:**
Costruzioni navali – Macchine a vapore
- **A terra e a bordo:**
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

III anno di corso:

- **A terra:**
Meccanica applicata – Statica grafica – Architettura navale – Costruzione navale – Lingua inglese e tedesca – Disegno di costruzione navale – Istruzioni pratiche professionali ed esercizi

La terza sezione (Commissariato) prevedeva:

I anno di corso:

- *A terra:*
Diritto civile e costituzionale – Amministrazione generale e ragioneria – Lingua inglese o tedesca – Disegno artistico – Lingua francese
- *A bordo:*
Descrizione e nomenclatura del materiale

II anno di corso:

- *A terra:*
Diritto internazionale commerciale e marittimo – Economia politica – Leggi e decreti della Regia Marina
- *A terra e a bordo:*
Istruzioni pratiche professionali ed esercizi¹⁵⁹

Dai prospetti delle materie da insegnarsi nella Regia Accademia e negli istituti nautici del Regno si poteva evincere facilmente che le differenze a livello di formazione tra personale civile e militare erano davvero di poco conto; e che mentre le scuole tecniche civili andavano “acculturando” i propri studenti attraverso la somministrazione di corsi via via più robusti di carattere umanistico l’Accademia militare eliminava tali insegnamenti affidandosi ciecamente a quanto i giovani avevano appreso dagli studi precedenti.

La riprova ultima di tale disposizione d’animo si ottiene incrociando tale prospetto con gli annuari della Regia Marina dell’anno 1895; all’interno di questi si nota che i docenti di materie umanistiche vennero posti pressoché tutti in disponibilità.

Tra questi non c’è solo il già citato Pietro VIGO che pure insegnava in Accademia dal 1881 e continuerà ad insegnare successivamente negli istituti secondari superiori di Livorno; ma anche Camillo MANFRONI che era entrato in servizio come docente di storia nel 1886, che nel 1896 abbandonerà l’insegnamento in accademia per passare al servizio nelle Regie Università (era già libero docente di storia moderna all’università di Genova e di Roma; passerà poi all’università di Padova dove raggiungerà i massimi onori della carriera); stessa sorte toccava a docenti minori che pure erano

¹⁵⁹ R. D. n. 33 del 28 gennaio 1894, “Nuovo ordinamento della Regia Accademia Navale”; Tabella C: Prospetto dimostrativo delle materie da insegnarsi nel corso normale.

ben noti all'interno del panorama culturale nazionale come Giovanni TARGIONI TOZZETTI, un apprezzato librettista d'opera¹⁶⁰.

Il mutato indirizzo assunto dalla scuola veniva a costare molto a diversi membri del suo collegio docenti, ma soprattutto costava molto ai suoi studenti.

Questo perché la riforma determinò – come era più che naturale – dei sussulti, delle scosse di assestamento di cui fecero le spese gli allievi dei vecchi corsi che venivano ad esaurire i precedenti indirizzi; sussulti a cui la politica del ministero in tema di istruzione non seppe rispondere che con altre modifiche di forte impatto che resero ancora più difficoltoso orientarsi all'interno di tale ambiente; modifiche che ad alcuni resero proprio impossibile l'accesso a tale mondo.

Infatti, mentre la parte civile dell'istruzione marittima seguiva il proprio percorso di razionalizzazione e irrobustimento, la parte militare, con il Regio Decreto n. 589 del 17 dicembre 1896, stabiliva che per accedere al concorso fosse obbligatorio il possesso della licenza liceale o della licenza di istituto tecnico sezione di Fisica Matematica¹⁶¹.

I giovani provenienti da altre scuole o da altri rami degli istituti tecnici erano esclusi de iure dal concorso.

Cosa questa ancor più strana se si pensa che dal 1896 vennero istituiti i primi corsi di specialità che rispondevano tutti ad esigenze specifiche, per non dire prettamente tecniche.

Esigenze che si concretizzarono con la formazione dei rami di specializzazione in *Astronomia ed idrografia* (corsi di astronomia; geodesia; idrografia) ; *Artiglieria* (corsi di chimica; termodinamica; idraulica; balistica; materiale di artiglieria; teoria delle macchine; tecnologia meccanica); *Armi subacquee* (corsi di chimica; termodinamica; elettrotecnica; materiale relativo alle armi subacquee e apparati elettrici; teoria delle macchine e tecnologia meccanica)¹⁶².

Considerato lo stato degli studi scientifici di un secolo fa non ci si allontana molto dalla realtà supponendo che, non di rado, le esercitazioni pratiche anche i cadetti della Regia Accademia le andassero a fare più nelle officine che nelle aule e nei laboratori.

Cosa questa che i giovani allievi dei regi istituti nautici erano già obbligati a fare all'interno dei corsi

¹⁶⁰ I docenti che rassegnarono le dimissioni o vennero posti in disponibilità tra il 1894 e il 1896 furono: Pietro VIGO (Storia), Giovanni TARGIONI TOZZETTI (lettere italiane), Francesco PELLEGRINI (lettere italiane), Camillo MANFRONI (Storia; rassegna le dimissioni nel 1895).

Annuario Storico della Marina Militare, Roma, tipografia del ministero della Marina, anni 1895-97

¹⁶¹ “L'ammissione degli allievi al corso normale della regia accademia navale ha luogo per pubblico concorso al quale possono prendere parte i giovani di nazionalità italiana che si trovino nelle seguenti condizioni: [...] f) Posseggano la licenza di istituto tecnico nella sezione fisico-matematica, o licenza liceale, e superino le prove prescritte nell'articolo seguente.”

R. D. n. 589 del 17 dicembre 1896, “Riordino dell'accademia navale”; articolo 8: condizioni generali per l'ammissione

¹⁶² R. D. n. 589 del 17 dicembre 1896, “Riordino dell'accademia navale”; articolo 25-26-27

dedicati alle specialità di macchina; cosa questa che rende ancor meno comprensibile la rinuncia in partenza all'utilizzo di tali elementi, perlomeno per le specialità tecniche.

Altra novità introdotta dalla riforma del 1896 era costituita dalla creazione di un corso di ingegneria navale che dava la possibilità agli ingegneri civili di essere ammessi nel corpo del genio navale attraverso un corso di studi biennale.

Tale corso constava delle seguenti materie:

I anno:

architettura navale; costruzione navale; macchine a vapore; artiglieria navale e manovra navale; disegno di costruzione navale; disegno di macchine; lingua inglese o tedesca.

II anno:

architettura navale; macchine a vapore; macchine ausiliarie a bordo; disegno di navi; disegno di macchine; lingua inglese o tedesca¹⁶³.

Mancando in Italia una scuola espressamente votata agli studi tecnici legati alle problematiche belliche di carattere marittimo, si era tentato prima di colmare le lacune più evidenti arruolando i tecnici civili senza badare troppo alla loro posizione nei riguardi della Forza Armata (venivano automaticamente abilitati al servizio nell'Armata al momento dell'arruolamento); per poi provare con l'arruolamento solo previa militarizzazione, ma ancora e sempre dei soliti civili; non vi erano infatti nel paese scuole militari navali che formassero solo ufficiali del genio.

Mentre la parte militare andava a regime, nel 1899¹⁶⁴ l'amministrazione della pubblica istruzione limava ancora un po' i programmi degli istituti nautici, correggendo ancora l'impostazione degli studi in pro di una maggiore e più solida base culturale, come si può facilmente vedere attraverso l'esame dei prospetti dei corsi.

Materie di insegnamento	Orari per sezioni e per classi								
	Capitani			Macchinisti			Costruttori		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Lingua italiana e storia	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Lingua francese o inglese	3	3	3	3	3	3	3	3	3

¹⁶³ R. D. n. 589 del 17 dicembre 1896, "Riordino dell'accademia navale"; articolo 29-30

¹⁶⁴ R. D. 23 luglio 1899 n. 340

Algebra, geometria e trigonometria piana	9			9			9		
Fisica e meccanica elementare	6			6			6		
Attrezzatura navale		4½							
Navigazione		4½							
Trigonometria sferica, geografia astronomica e astronomia nautica		4½	4½						
Macchine a vapore		3			9	4½			3
Geografia commerciale		3	3						
Diritto (1)		4½						2	
Meteorologia			3						
Contabilità di bordo			2						
Geometria descrittiva (2)				3			3	3	
Meccanica applicata					3			3	
Materiali e doveri del macchinista					3				
Disegno di macchine					6	6			
Fisica complementare						4½			
Esercitazioni in officina (3)									
Costruzione navale							3	4½	4½
Disegno di costruzione navale							6	8	8
Teoria della nave (4)								4½	4½

(1) Corso semestrale per costruttori
(2) Corso semestrale
(3) Orario stabilito dal consiglio dei professori
(4) Corso semestrale per la I classe

La domanda quindi sorge spontanea: se per i ruoli tecnici della Marina Militare si ammetteva la possibilità di ricorrere ad ingegneri civili militarizzati, perché per gli stessi ruoli del ramo naviganti

non si lasciava spazio alcuno al possibile ricorso ai capitani civili in servizio sui vascelli della marina mercantile?

Cosa questa ancor più illogica e irrazionale se si pensa alla pressoché identica formazione di base che avevano gli ufficiali “di vascello” della marina militare e della marina mercantile.

Per quanto questo non sia il luogo adatto per una dissertazione approfondita del problema, si può affermare che in parte la risposta a tale quesito si potesse trovare nelle tare sociali che facevano da freno alla visione – e considerazione - di un paese come l’Italia come a vocazione eminentemente marittima; e che allo stesso modo bollavano come “svilenti” molti rami scolastici legati alle necessità pratiche delle professioni commerciali, agricole, dell’industria, definiti sprezzantemente “speciali”.

Anche se ci si voleva sforzare di inventare una tradizione nautica italiana andando a pescare nel calderone della storia delle antiche repubbliche marinare; o inventandola di sana pianta con le saghe epiche dei pirati di Emilio SALGARI¹⁶⁵, la dura realtà era un’altra: alla fine dell’800 l’Italia era un paese con quasi 2000 km di coste (colonie escluse); milioni di cittadini che vivevano dei proventi del comparto marittimo; interessi commerciali ormai ammontanti a molti milioni di lire ma con una mentalità ostinatamente ancorata alla terra; inchiodata all’aratro e a tradizioni di preminenza culturale che non collimavano ormai granché con le accresciute necessità tecniche e scientifiche del tempo.

Insomma il Regno d’Italia era un paese marittimamente (sia dal punto di vista tecnico che culturale) profondamente e gravemente arretrato; specie se si andava a confrontare con le grandi potenze con cui voleva porsi in competizione che vantavano tutti istituti di formazione tecnici espressamente votati alle necessità militari (sia terrestri che marittime) di altissima qualità: in primis la francese *Ecole Polytechnique* che aveva formato fior fiore di tecnici in divisa e un ufficiale del genio marittimo come Dupy DE LOME; il geniale progettista del *NAPOLEON*, e risolutore della problematica della propulsione a vapore applicata alle grandi navi da guerra.

Se poi si andava a guardare nella lontana Inghilterra si scontrava con una realtà ancora più stridente: quella di un paese che per primo e ormai da lungo tempo aveva adottato il sistema delle *training school* per la formazione dei giovani ufficiali; che da decenni aveva la sua accademia di marina; che spronava le grandi ditte private a sviluppare sistemi e strutture sempre più raffinate e all’avanguardia, tanto che vi fu un momento in cui (alla metà del XIX secolo) l’industria cantieristica civile si trovò

¹⁶⁵ Lo stesso Emilio SALGARI era un prodotto dei regi istituti nautici, essendosi diplomato presso l’istituto veneziano; a differenza però di molti suoi compagni di scuola non si diede mai ai mestieri del mare e scelse invece la via delle lettere. Non vi è dubbio alcuno però sull’impatto che l’immagine dei mari lontani veicolata dai suoi scritti avventurosi produsse sulle menti di molti giovani italiani.

decisamente più avanti rispetto a quella militare ancora parzialmente legata alla tradizione velica¹⁶⁶.

Un parziale cambiamento nello stato dell'istruzione militare marittima italiana si ebbe nel 1908.

In quell'anno si determinarono due eventi importanti: la razionalizzazione della legislazione inerente le scuole militari navali e la fondazione della SGM: la Scuola di Guerra Marittima¹⁶⁷.

Mentre quest'ultima realizzazione venne accantonata a breve, la modifica dell'ordinamento determinò dei cambiamenti e delle ripercussioni interessanti.

La modifica infatti non fu legata alle problematiche dell'età di ammissione o della struttura interna, ma proprio alle necessità formative.

Si abolì infatti l'obbligo della presentazione di un prospetto vincolante degli insegnamenti all'atto dell'apertura del concorso, lasciando al ministero della marina la libertà di decidere volta a volta cosa insegnare e come.

Nonostante anche nelle leggi precedenti venisse lasciata la possibilità di modificare la struttura dei corsi, pur restando all'interno dei binari fissati, ora anche questi venivano rimossi; e i giovani che avessero voluto tentare il concorso si sarebbero trovati davanti ad una sorta di formazione a scatola chiusa; di futuro a scatola chiusa.

Avrebbero dovuto intraprendere un percorso di studi e di vita senza avere la più pallida idea di cosa fosse composto il loro dovere, e di cosa sarebbero stati chiamati a studiare durante il triennio di formazione.

Si sarebbero dovuti impegnare solo sulla base del risultato finale: un futuro come ufficiale della Regia Marina.

Risultato: il numero dei candidati venne sempre più decrescendo.

Come mostra il tabulato seguente¹⁶⁸ non si riscontra un aumento sensibile nel numero dei corsisti all'interno del periodo in esame.

Dopo l'abbassamento dovuto al mutato ordinamento e alla conseguente eliminazione di due classi, si è avuta solo una lieve crescita nei tre anni seguenti, per poi riprendere un trend negativo pressoché costante; l'incremento complessivo del numero degli allievi è dovuto all'attivazione di corsi di

¹⁶⁶Il primo tentativo razionalmente condotto in Italia in favore dell'idea di una vocazione marittima del paese fu quello condotto dalla Lega Navale Italiana, fondata nel 1899 proprio con un marcato e dichiarato intento propagandistico.

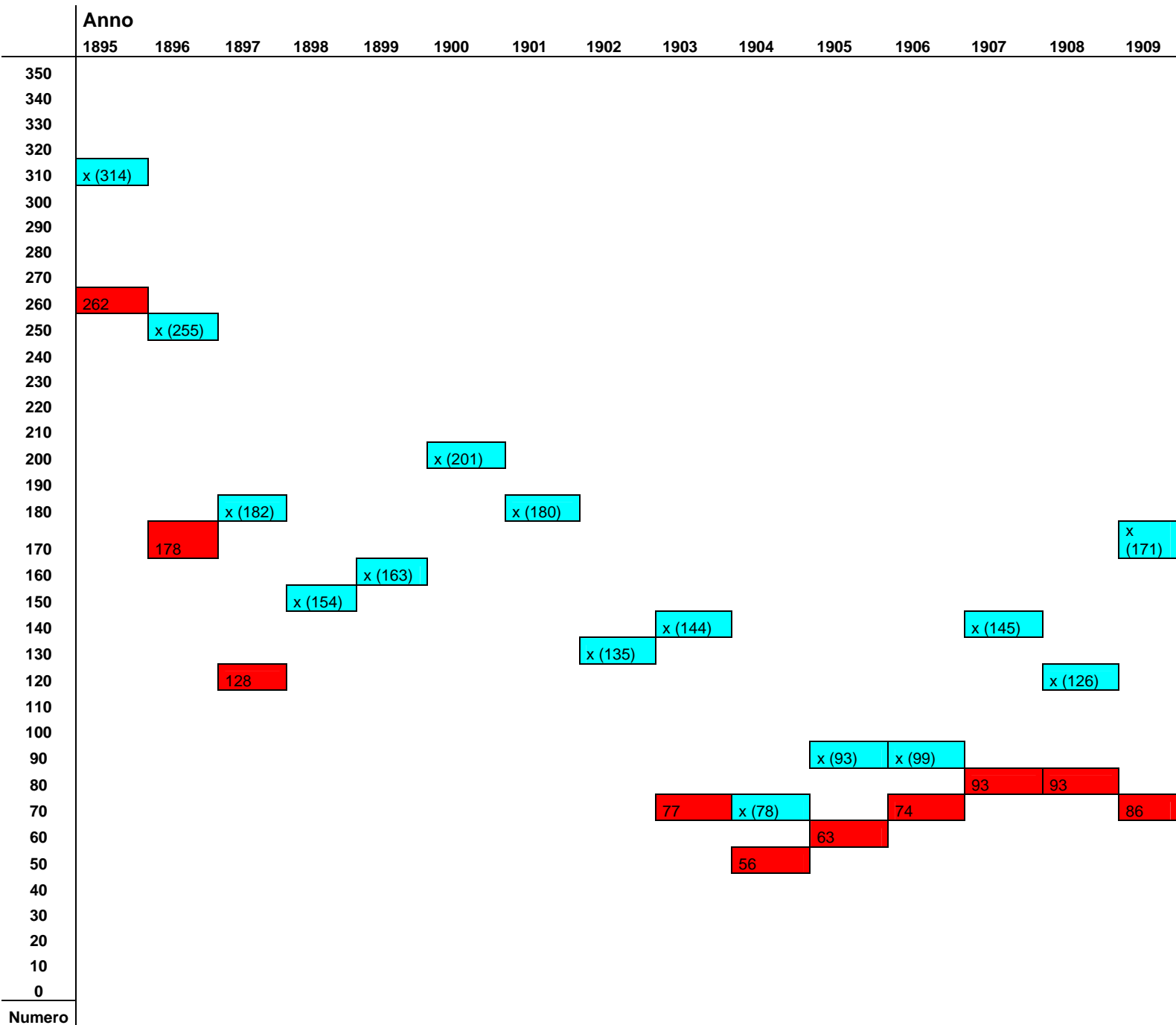
Per maggiori informazioni sullo sviluppo navale francese e britannico si rimanda al testo collettaneo:


AA. VV., *Marine & Technique au XIX siècle*, Actes du colloqui international Paris, Ecole militaire, Service historique del la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, 10-11-12 juin 1987


¹⁶⁷ La realizzazione della Scuola di Guerra Marittima si deve all'azione dell'ammiraglio Giovanni BETTOLO, al tempo Capo di Stato Maggiore della Marina.

¹⁶⁸ La tabella è stata realizzata utilizzando i dati estrapolati dagli annuari ufficiali della Marina Militare per il periodo 1894-1909.

specializzazione e complementari e non ad un effettivo aumento del numero degli ammessi ai corsi normali.



 In rosso è riportato il numero dei cadetti effettivo; quindi sono esclusi i partecipanti ai corsi complementari e ausiliari.

 In azzurro è riportato il totale dei partecipanti ai corsi mutuati dalla Regia Accademia Navale di Livorno.

E tale trend venne nel complesso mantenuto negli anni a seguire nonostante tutti i tentativi di semplificazione ed alleggerimento dei test di ingresso; riprendendo la fase discendente proprio dopo la riforma del 1908, a dimostrazione del basso gradimento dei possibili partecipanti al concorso per la formazione “a scatola chiusa”.

La prospettiva dei tre anni in accademia e della futura professione di ufficiale di marina non riusciva, in quei giovani “più robustamente formati”, e in un clima di crescente mobilità sociale sentita come conseguibile attraverso gli studi e le professioni liberali, a far scattare nemmeno quel minimo di desiderabilità utile a convincere i più ad affrontare il concorso.

E fu così che si arrivò all’ennesima riforma radicale dell’ordinamento: la riforma operata durante il mandato del ministro ammiraglio Pasquale LEONARDI CATTOLICA, da cui poi la riforma prese il nome, nel 1911-13.

Riforma che in pratica riportò la Regia Accademia Navale allo status del 1881: ammissione di ragazzini di età compresa tra 13 e 15 anni e 5 anni di corso.

L’unica cosa che restava immutata era la libertà dell’amministrazione della marina di decidere volta a volta, senza fissare alcun paletto, cosa insegnare, come e quando.

Mentre in casa della Marina Militare avveniva tutto questo l’amministrazione del ministero di Agricoltura industria e commercio prima, e del ministero della pubblica istruzione poi, pensò – e questa volta con ragione - di procedere diversamente.

Innanzitutto perché le scuole e gli istituti nautici civili dovevano fare i conti con un bacino di utenza e di interessi più ampio.

Mentre l’amministrazione militare si orientava verso una fascia di popolazione ristretta¹⁶⁹, l’istruzione civile doveva curare tutta la restante parte dell’utenza; un’utenza che spesso faticava ad arrivare alla fine del mese, e che dagli studi doveva trarre i mezzi reali per migliorare le proprie condizioni di vita.

In forza di questo si comprese che non era proprio il caso di andare a propinare alle famiglie dei giovani studenti, spesso ai limiti della sussistenza, salti nel buio come quelli che invece andava a proporre l’amministrazione della Marina Militare.

¹⁶⁹ Ristretta in quanto veniva realizzata una netta selezione sulla base delle condizioni economiche; per essere ammessi ai corsi in Accademia non era sufficiente affrontare e superare il concorso, era necessario anche versare una retta annuale. Cosa questa che impediva alle famiglie meno abbienti di inviare i propri figli in tale istituto a meno di gravi sacrifici. Studi sulla provenienza sociale negli altri istituti di istruzione militari hanno dimostrato che le classi sociali percentualmente più presenti sono quelle aristocratica e della burocrazia statale. Percentualmente i giovani figli di liberi professionisti o di lavoratori dipendenti nel settore privato sono una minoranza poco significativa.

Se si voleva collocare convenientemente i giovani iscritti alle scuole e agli istituti nautici nel mondo del lavoro, si dovevano strutturare i corsi sulla base delle reali necessità del comparto economico che li avrebbe potuti assorbire.

Gli ordinamenti degli studi vennero in tal senso progressivamente modificati e adattati alle necessità pratiche e alle possibilità istituzionali con opportuni decreti fin dal 1873; per proseguire nel 1891; 1899 e 1917; tutte modifiche però che, per quanto radicali fossero, non andarono a sconvolgere la struttura di base.

A tutto ciò si univa la maggiore trasparenza e libertà di scelta propria della struttura civile.

Oltretutto, come si è visto, nei Regi Istituti nautici i corsi di lingua italiana e storia non vennero mai a mancare.

La formazione impartita poteva anche essere vista come di qualità più o meno bassa, ma perlomeno era sempre sostanzialmente completa; almeno per gli ufficiali che avrebbero assunto la responsabilità del comando.

Per quanto vi potesse essere una certa fiducia negli esami di ammissione e negli studi pregressi, non si poteva lasciare al caso una cosa tanto importante come l'educazione complessiva dei giovani.

Nel 1873 erano previste per tutte le sezioni, per quasi tutti gli anni di corso, 6 ore settimanali di lingua italiana; e per le sezioni di Capitano di lungo corso, Capitano di gran cabotaggio e macchinista in prima da 3 a 4 ore e mezza di corso di storia alla settimana.

Nel 1891 si passò ad un monte ore settimanale compreso tra 4 ore e mezzo e 6 per le due materie e per tutte e tre le sezioni.

Nel 1899 si andò in crescendo con 6 ore settimanali tra italiano e storia per tutti gli anni e tutti i corsi; e nel 1917 si tornò a corsi distinti di 5 ore settimanali per l'italiano e 3 ore settimanali per la storia.

Questo mentre in Accademia vi erano annate in cui i corsi di storia navale (che pure era riconosciuta come un insegnamento specifico e professionalizzante, oltretutto tenuto da personale militare) non venivano nemmeno attivati; e i docenti di storia civili erano ridotti a 1 o 2¹⁷⁰.

E pensare che quello della maggiore acculturazione del personale era un punto fermo pressoché comune a tutte le scuole civili di carattere tecnico fin dalla fine dell'800; e che fu ulteriormente e coerentemente perseguito nel settore civile anche dalla stessa amministrazione della Marina militare dopo che, nel 1917, le furono affidate le scuole nautiche nazionali.

A conti fatti non c'è da stupirsi del giudizio positivo citato in apertura per le scuole pubbliche; c'è da stupirsi piuttosto del come si potesse al tempo ammettere un simile stato di cose per i militari.

¹⁷⁰ Annuario Ufficiale della Regia Marina, Roma, Tipografia del Ministero della Marina, anni 1900-1910

Ma davvero nessuno si rendeva conto della situazione?

Capitolo 3; Paragrafo 4;

Educazione o Addestramento? La presenza della storia e il suo uso.

La risposta a tale domanda è una sola, semplice e lapidaria: sì.

Qualcuno si rendeva conto della situazione, e si spendeva anche attivamente affinché altri si dedicassero all'esame di una simile problematica.

Quanto poi venisse tenuto da conto un simile impegno dai più – anche ad alto livello - è un altro paio di maniche.

Nel febbraio del 1911 usciva sul periodico ufficiale della Marina Militare un interessante articolo; ne era autore un allora giovane tenente di vascello che aveva completato gli studi presso la Regia Accademia Navale di Livorno nel 1898 con l'ultima classe del vecchio ordinamento, quindi secondo le linee formative vigenti prima della riforma MORIN del 1894.

In un passo dell'articolo l'autore affermava che:

Nella Marina in questi ultimi anni, l'istruzione del personale non solo progredì di conserva coi perfezionamenti apportati giorno per giorno alle navi ed alle armi, ma fu in proporzione anche più grande. [...] ma, pur troppo, fu solo istruzione quasi esclusivamente materiale, istruzione di stretto carattere professionale.¹⁷¹

Ciò equivale a dire che quella impartita al personale della marina da guerra non fosse una vera e propria "educazione" ma che si trattasse perlopiù di puro e semplice "addestramento".

Visto il titolo dello scritto (*L'educazione morale del marinaio*) c'è da pensare poi che ci si riferisse più alla bassa forza che alla totalità del personale; anche perché sempre nello stesso articolo l'autore fa una precisa distinzione sostenendo essere dovere precipuo dell'ufficiale attivarsi per provvedere nel modo più rapido ed efficace all'educazione morale del soldato; ma, anche in presenza di ciò un dubbio pare più che legittimo: infatti chi ci assicura del fatto che gli ufficiali fossero davvero istruiti in maniera radicalmente diversa e che non fossero anche loro bisognosi di simile "educazione morale"?

¹⁷¹Inigo CAMPIONI, *L'educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, anno XLIV, fascicolo II, febbraio 1911, pp. 230

Questa certezza credo che difficilmente potrebbe darcela qualcuno; è certa però la legittimità del dubbio che spinge perlomeno a cercare di chiarire meglio questo particolare punto che nella vita di un futuro professionista è nodale.

Il primo dei dubbi che ci sorge è legato quindi proprio allo stesso significato del verbo “educare” che può esserci fornito da un qualunque dizionario (in questo caso uno Zanichelli) della lingua italiana:

educare: sviluppare le facoltà intellettuali e morali degli adolescenti per conformarne l’animo secondo determinati principi

In base a tale elementare definizione e a ciò che è stato detto nei precedenti capitoli, possiamo affermare subito alcune cose: in primis che dopo la Riforma MORIN la Regia Accademia Navale non ammetteva più al primo anno dei corsi giovanetti in età adolescenziale ma uomini fatti; poi che per sviluppare le facoltà intellettuali e morali di un individuo occorre molto tempo e soprattutto un iter formativo armonico comprendente sia le discipline tecniche che quelle umanistiche, cosa questa che dal 1896 ci si guardò bene dal fare visto che le discipline di carattere letterario, storico e geografico vennero radicalmente decurtate.

Quindi non è eresia sostenere che quello che inizialmente era nato come istituto di educazione e di istruzione avesse perso completamente la sua prima qualifica, a vantaggio della seconda.

In base a ciò le parole generiche citate in apertura da un giovane ufficiale che aveva conseguito i primi gradi della carriera con il vecchio sistema sembrano potersi adattare bene non solo ai marinai ma anche agli stessi ufficiali formati negli anni successivi.

Il tenente di vascello autore dell’articolo in questione era niente meno che Inigo CAMPIONI; una figura destinata a far molto parlare di se in futuro.

AmMESSO e non concesso che questi si riferisse anche agli ufficiali, a preoccuparsi per questo sbilanciamento non era certo solo la parte militare.

Nel corso di tutto il primo decennio del XX secolo le voci critiche erano state molteplici e, quel che è peggio, erano tutte appartenenti ad esponenti del mondo marittimo militare, civile, e formativo; insomma a lamentarsi non erano certo persone desiderose di mettersi in mostra a spese dell’Armata di mare.

A sollevare dubbi, critiche ed incertezze erano proprio alcuni tra i più appassionati amanti del mondo marittimo allora in piena attività, nel pieno possesso delle loro forze fisiche, morali ed intellettuali.

Per comprendere meglio tale clima di contrapposizione tra una parte del mondo marittimo e formativo

e la rimanenza del personale in forza allora nella Regia Marina è bene ricostruire un po' la chermesse. Per questa ricostruzione non risulterà inappropriato un percorso a ritroso prendendo come punto di partenza quella che fu l'ultima contestazione pubblica prima della riforma della Regia Accademia Navale del 1911-13 ad opera del ministro ammiraglio Pasquale LEONARDI CATTOLICA, che per alcuni versi riportò indietro le lancette dell'orologio fino al 1893.

Cominciamo quindi dalla fine.

Pressoché contemporaneamente (per la precisione pochi mesi dopo) all'exploit del tenente di vascello Campioni uscì sulle colonne de *La NUOVA ANTOLOGIA* un lungo e ponderato articolo di Camillo Manfroni dedicato proprio al tema della nuova riforma della Regia Accademia (riforma CATTOLICA) che aveva riportato l'istituto al sistema antico vigente prima della contestata riforma MORIN.

Che Manfroni fosse persona assennata, che non parlava a vanvera, e da tenere attentamente in considerazione, nell'ambiente marinaro lo sapevano anche i sassi visto che aveva insegnato per un decennio "storia" in Accademia navale, era ora un famoso e accreditato docente universitario e era iscritto tra i fondatori della Lega Navale Italiana per la quale aveva scritto ben più di un articolo con il dichiarato intento di avvicinare gli italiani alle tematiche marinare.

Nello scritto in questione si rivangava un po' la storia della Regia Accademia navale partendo fin dal sistema formativo preunitario ereditato dalla scuola di marina del Regno di Sardegna collocata a Genova; e infine, parlando dei corsi a cui dovevano essere sottoposti i giovani ufficiali ammessi in Accademia dopo il 1896 il professore scriveva:

"I corsi furono ridotti da cinque a tre, con abolizione completa degli insegnamenti letterari, geografici e storici (fu solo introdotto un corso di storia navale), mentre vennero conservati ed intensificati gli insegnamenti scientifici e professionali. [...] Ma fin da quando ebbero inizio i nuovi corsi, non mancarono le critiche di alcuni provetti marinai. [...] Criticavano il soverchio agglomeramento di materie scientifiche nel primo anno di corso e l'estensione di alcuni programmi, o rimasti immutati, o resi ancora più ampi."¹⁷²

Tutte parole che non facevano che confermare l'affermazione iniziale del Campioni aumentandone però l'effetto e la portata; veniva fatto notare che la critica ad un sistema ora reputato non più idoneo all'espletamento dei compiti fissati era in realtà di vecchia data, e sollevava forti perplessità sui motivi che avevano spinto l'amministrazione della Marina a non dare ascolto alle parole di questi "provetti

¹⁷² Camillo MANFRONI, *La riforma della Regia Accademia Navale*, NUOVA ANTOLOGIA, anno 46°, fascicolo 957, 1 novembre 1911, pp. 115

marinai”.

Dalle parole del Manfroni si può desumere quindi che la Regia Accademia non fosse più idonea già all’ora a conferire ai futuri ufficiali una completa educazione.

Era quindi parzialmente sottinteso che non restasse, per evitare i problemi ipotizzati dai critici, che affidarsi alla speranza riposta nella scuola civile che era stata precedentemente frequentata dai concorrenti.

E se con le parole del TV Inigo Campioni si era già toccato un tasto dolente ora si andava a gettare sale sulla ferita perché il vecchio docente, che di lezioni nelle Regie Università ne aveva tenute a iosa e di candidati cadetti ne aveva esaminati (e scartati) una gran quantità, affermava apertamente che:

“Innanzitutto i programmi di insegnamento, compilati partendo dal principio che i giovani sapessero tutto e bene ciò che avevano studiato nelle scuole secondarie, apparvero subito poco rispondenti allo scopo. [...] Anche la tanto vantata cultura generale dei licenziati dai licei e dagli istituti apparve, pur troppo, inferiore a quella che dai programmi di quelle scuole era lecito aspettarsi. Già durante gli esami di ammissione, a cui assistettero valenti professori universitari, si dovette più volte lamentare che alcuni candidati, forniti di regolare licenza, scrivessero in una lingua semibarbara, con grossolani errori di grammatica e di ortografia, o che, toccando incidentalmente argomenti storici o geografici, dessero prova di vergognosa ignoranza.”¹⁷³

Quindi a conti fatti non vi era poi tutta questa differenza – a parte forse il saper leggere e scrivere e il provenire da famiglie benestanti - tra i futuri ufficiali e i futuri marinai che sarebbero stati strappati alla paranza per andare a servire la Patria in caso di guerra.

Ambedue le categorie difatti avevano una ben scarsa conoscenza del proprio paese e del concetto di “patria” al momento del loro ingresso in caserma; e potevano aspettarsi al massimo di essere addestrate a dovere; o più o meno profondamente a seconda del tempo che venivano a trascorrere nelle caserme e a bordo, nella speranza che “lo spirito santo militare”, come lo definivano Ettore Ciccotti ed Enrico Ferri alla Camera dei Deputati, stendesse la sua mano pietosa su di loro e gli desse dei validi motivi per servire il paese... ma ben poco di più.

Cosa questa estremamente preoccupante perché in caso di conflitto era (e lo è tuttora) necessario fornire ai soldati e marinai (di tutti gli ordini e gradi) delle motivazioni intime, profonde per sostenere la lotta, per dirla in breve per far venire loro voglia di difendere la nazione.

E questa era in fin dei conti la preoccupazione maggiore di Inigo Campioni che la esplicitava

¹⁷³ Camillo MANFRONI, *La riforma della Regia Accademia Navale*, NUOVA ANTOLOGIA, anno 46°, fascicolo 957, 1 novembre 1911, pp. 116-117

chiaramente avendo già lo sguardo rivolto alle future prove belliche:

“A che vale un soldato o marinaio che sia professionalmente ottimo, se nell’ora del cimento egli si lascia sopraffare da altre preoccupazioni, e il timore vince l’abilità, e nessuna voce gli sorge nell’intimo per sostenerlo, per dargli forza?”¹⁷⁴

Questa forza morale infatti, questo intimo convincimento, non deriva dall’acquisizione delle abilità tecniche della professione, ma bensì dalla nascita della vocazione, cioè dalla assimilazione, comprensione e accettazione del corpus di valori di riferimento, del codice etico che le classi professionali degne di questo nome veicolano attraverso la storia della loro categoria fino a sviluppare quel senso di appartenenza e responsabilità che giustifica la difesa ad oltranza dell’organismo, del mondo di cui si sente di fare parte.

Difatti il valore della Storia come strumento ideologico ed educativo sta proprio in questo: nella capacità di suscitare la “vocazione” e nella sua intrinseca capacità legittimante.

Ma se davvero questa disciplina aveva una simile utilità pratica, al tempo ampiamente riconosciuta, perché allora eliminarla completamente dai programmi dei corsi?

Perché aprire al suo posto solo un misero corso specifico dedicato espressamente alla sola storia navale (oltretutto in alcuni anni nemmeno attivato)?

In primis è il caso di spezzare una lancia in favore di uomini che non erano né meno professionali dei loro successori, né meno amanti del proprio paese e del proprio elemento di questi.

C’è da dire infatti che al momento della riforma MORIN i decisori della politica educativa dell’Armata di mare si trovavano alle prese con concrete necessità formative che divenivano via via più preoccupanti.

Erano infatti dettate dal rapido svilupparsi della tecnologia navale in generale e bellica in particolare (specie dopo le esperienze fornite dai conflitti cino-giapponese in primis; ispano-americano e russo-giapponese in seguito); in parole povere i giovani ufficiali dovevano essere preparati anche nelle nuove discipline tecniche e quindi gli orari andavano sistemati in maniera appropriata; oltretutto se si decideva di ammettere i giovani in possesso di comprovati titoli di studio molti corsi venivano ad essere ridondanti, a ripetere cose in teoria già studiate negli anni di liceo o di istituto tecnico, quindi logica voleva che tali insegnamenti vedessero decurtate le ore a loro dedicate; e queste erano le motivazioni “pratiche”, per quanto più o meno condivisibili.

¹⁷⁴ Inigo CAMPIONI, *L’educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, anno XLIV, fascicolo II, febbraio 1911, pp. 231

A gettare però un peso rilevante su di un piatto specifico della bilancia non furono solo le ragioni della logica ma anche la speranza e – purtroppo - l'ambizione.

La speranza in fin dei conti era una sola: quella di poter fare un reale affidamento su di un sistema scolastico nazionale che aveva già fornito molti ottimi elementi (il DE AMEZAGA; il BRIN; il BETTOLO solo per citarne alcuni).

Ma era proprio una speranza appesa ad un filo perché a voler porgere orecchio si sarebbe potuto sentire levarsi dal tessuto sociale nazionale una pleora di voci di scontento circa il mondo formativo civile, e questo soprattutto nel momento di passaggio tra il XIX e il XX secolo in cui le via via sempre più accresciute necessità nazionali spronavano alla mobilità sociale conseguibile proprio attraverso gli studi.

Il dibattito sui problemi del mondo della scuola civile era infatti particolarmente acceso tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX; non per nulla su LA NUOVA ANTOLOGIA gli articoli dedicati ad una ipotetica riforma del sistema scolastico, con specifici rimandi a tale problematica furono assai numerosi e penetranti in quegli anni; in particolare nel 1900 apparve un notevole articolo di Nicolò Gallo in cui si toccava il problema da un altro punto di vista, proprio quello specifico della distinzione tra “educazione” e “istruzione” che è stato qui toccato, in cui affermava che da ormai lunga data

“[...] l'insegnamento nelle nostre scuole diventa strumento per ammassare conoscenze, e la cultura nelle scuole superiori degenera in semplice erudizione, o si circoscrive ad una preparazione professionale.”¹⁷⁵

Cosa questa che avrebbe di per se dovuto scoraggiare potentemente le amministrazioni militari dal fare affidamento su simili elementi, proprio in forza della necessità di avere personale “educato” più che “erudito”.

Le ambizioni invece erano molteplici; erano specialmente quelle dettate dalla società e dal blasone: nella decisione pesarono infatti ragioni di immagine; e c'è da dire che anche queste erano più o meno condivisibili.

Il blasone di cui si parla non era infatti quello proprio all'élite in divisa, non era “militare” tout court; era un blasone proprio della parte civile della nazione: era quello dato dalla scienza, era in particolare quello universitario.

Possiamo ipotizzare infatti che a molti non sembrasse granché consono con lo status di futuri ufficiali

¹⁷⁵Nicolò GALLO, *L'educazione e l'istruzione nelle scuole secondarie*, LA NUOVA ANTOLOGIA, fascicolo 692, Roma, 16 ottobre 1900, pp. 572

della marina militare nazionale l'essere formati in un istituto di carattere necessariamente "pratico" o "professionale", al pari tutt'al più delle scuole tecniche e dei regi istituti nautici; insomma, al pari di quelle scuole "speciali" in cui in parte ci si sporcava ancora le mani e che tanto facevano arricciare il naso ai giovani di buona famiglia.

Ma ad arricciare il naso non erano solo i giovani allievi che, a dirla tutta, una volta alle prese con i ritmi frenetici degli insegnamenti e soprattutto con l'immane fatica fisica delle molteplici pratiche di bordo - nei primi anni tipiche di una tradizione velica pressoché impossibile da debellare - e dell'addestramento militare, probabilmente arrivavano a sera talmente stanchi e spossati da non essere in grado di pensare a nulla se non alla branda, figurarsi al blasone!

La lamentela che serpeggiava nei corridoi e negli uffici era quella per la bassa considerazione del mondo della scuola civile verso la Regia Accademia Navale; e per la stessa dignità scientifica delle proprie discipline.

E veniva soprattutto dai docenti dei corsi e da chi ufficiale lo era già.

E questa affermazione esce dal regno delle possibilità per cadere in quello del certo perché Camillo Manfroni, che, come già detto, fu docente in Accademia dal 1886 al 1896, lo afferma senza la benché minima ombra di dubbio:

“[...] alcuni insegnanti, tenendo conto più della dignità scientifica delle materie loro affidate che all'utile pratico che i discepoli potevano ritrarne, insistevano (e spesso con felice esito) per convertire la scuola, che avrebbe dovuto avere uno scopo eminentemente pratico, in un istituto universitario, nel quale aveva prevalenza la parte teorica. Invece la cultura generale degli ufficiali di marina appariva un po' scarsa, e così pure la loro preparazione in quelle materie, che potrebbero dirsi professionali, e che erano ritenute indispensabili all'esercizio del comando, data la sempre maggiore complicazione delle armi e delle navi, la maggiore difficoltà degli incarichi che in patria e fuori venivano loro affidati.”¹⁷⁶

Della soddisfazione della maggioranza degli ufficiali e anche del pubblico in generale al momento della riforma voluta dall'ammiraglio Enrico Costantino Morin è testimone ancora il Manfroni; ma a fare le spese di tale soddisfazione furono proprio le materie di carattere più generale e umanistico intimamente connesse con l'esercizio del comando e con la formazione di quella carica morale la cui deficienza era stata lamentata dal tenente Campioni.

La storia appunto era tra queste materie; e non solo quella generale: anche il corso annuale di storia

¹⁷⁶Camillo MANFRONI, *La riforma della Regia Accademia Navale*, NUOVA ANTOLOGIA, anno 46°, fascicolo 957, 1 novembre 1911, pp. 113

navale inserito in luogo dei corsi generali era stentato e sofferente e in più di un'occasione non venne nemmeno attivato.

Tale deficienza in siffatta materia non era passata certo inosservata allora né era passata inosservata prima; al punto che era stata rimproverata apertamente anche allo stesso ministro della Marina Carlo Alessandro Mirabello nel 1906 di fronte all'intera Camera dei Deputati riunita per discutere il bilancio del ministero della marina.

Ancora una volta a parlare non era stato un estraneo, né una persona disinformata circa quello che accadeva in Accademia, ma un ufficiale di vascello che aveva militato anche nello stato maggiore generale ed era recentemente passato nella riserva con il grado di Capitano di Fregata (CF); il suo nome era Girolamo Marcello.

“A questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro su di una deficienza negli insegnamenti impartiti nell'accademia navale, deficienza che non credo per anco eliminata e che mi aveva colpito fin da quando ero in attività di servizio. A me pare che non sia stata data la parte che compete allo insegnamento della storia, con particolare riguardo alla guerra terrestre e marittima. [...] Questi studi mi sembrano indispensabili per coloro che sono chiamati a comandare le navi e la flotta, e con esse a tutelare l'onore e gli interessi della nazione sul mare, così spesso abbandonati al solo consiglio della propria prudenza e della propria sapienza.”¹⁷⁷

La critica del patrizio veneto era tutt'altro che generalista: era precisa e calibrata; e conteneva tutti quegli elementi propri della formazione di un ufficiale professionista nel senso moderno del termine.

Ma ancora una volta non era stato certo lui il primo a lamentarsi di questo stato di cose.

Nel 1901, sempre su LA NUOVA ANTOLOGIA, un altro personaggio ben noto negli ambienti marinareschi aveva parlato apertamente contro quella che era la politica formativa del tempo, lamentando le tare di un'istruzione che non considerava il lato umano e permetteva il degradarsi dell'uomo di mare in “lupo di mare”; figura questa vista da lui nient'affatto positivamente, a differenza invece di quanto la letteratura romanzesca e per ragazzi allora tanto in voga voleva far credere.

Si trattava di “Jack la Bolina”; al secolo Augusto Vittorio Vecchj.

Questi affermava senza la benché minima esitazione che stante l'attuale stato della politica educativa “la nave italiana val meglio dei suoi uomini”¹⁷⁸.

L'affermazione di una chiarezza e gravità mai espressa fino a quel momento su di un libero organo di

¹⁷⁷Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, Legislatura XXII, sessione I, I tornata del 12 dicembre 1906, pp. 10827 e ss.gg.

¹⁷⁸Jack LA BOLINA, *L'uomo e la nave*, LA NUOVA ANTOLOGIA, Roma, Maggio-Giugno 1901, pp. 656-657

stampa era accompagnata da un ricco corredo esplicativo che andava dal gregario al graduato, e toccava anche i provvedimenti esteri in serrati paragoni con la nostra struttura formativa.

Sosteneva il Vecchj che:

“V’è un mestiere marinaresco e v’è un’arte navale. [...] Che del mestiere siano scienze fondamentali le matematiche pure ed applicate ognuno vede. [...] Ma l’istruzione esclusivamente professionale, pur essendo sufficiente per farne un conduttore di nave, non porta alcun contributo alla formazione del **capitano di mare e di guerra propriamente detto**, il quale (il nostro tempo lo esige) dev’essere ad un tempo missionario di pace e artista di guerra. [...] Per conseguenza deve ritenersi manchevole, e perciò errata, qualunque educazione dell’ufficiale che non miri al contemporaneo sviluppo della vigoria nel pensiero e dell’energia nell’azione. [...] Sino a pochi anni or sono niuna delle grosse marine continentali aveva trascurato l’educazione dei suoi ufficiali quanto la nostra.”¹⁷⁹

Quindi già dieci anni prima che si levasse la voce del tenente Campioni vi era stato chi aveva denunciato apertamente errori e trascuratezze non nell’addestramento, ma proprio nell’educazione degli ufficiali.

E il Vecchj procedeva alla dimostrazione della sua affermazione attraverso un esame dei corsi somministrati agli allievi cadetti fin dai tempi in cui era in vigore la struttura formativa primigenia, passando poi a quella vigente in quegli anni; la considerazione della scarsa presenza di corsi di natura non tecnica come i letterari e gli storici, o comunque atti a sviluppare i sentimenti e le idee generali lo portavano ad una sempre maggiore estremizzazione di un concetto che era già di per se molto duro da accettare da chiunque, figurarsi da un mondo chiuso e orgoglioso come quello militare.

L’affermazione che il passaggio al sistema MORIN aveva avuto anche degli effetti positivi non bastava difatti a cancellare delle tristissime verità: la riforma non aveva infatti colmato le lacune di base, anzi, talune di queste si erano addirittura enfatizzate a causa delle deficienze insite nel sistema formativo civile nazionale; e se pur veniva reputata utile la creazione dei corsi di studio complementari per il passaggio al grado di Tenente di Vascello, non ci si poteva nascondere che anche la formazione impartita attraverso tali studi era inadeguata agli alti compiti che si andavano sempre più spesso affidando ai futuri ufficiali comandanti.

Difatti, come affermava sempre Jack La Bolina

¹⁷⁹Jack LA BOLINA, *L’uomo e la nave*, LA NUOVA ANTOLOGIA, Roma, Maggio-Giugno 1901, pp. 659

“La storia navale e il diritto sono le due sole discipline di questo programma che sconfinino dalla scolastica marittima; e dall’esame delle sedici tesi nel quale il programma è scompartito [...] è agevole lo scorgere che la storia navale propriamente detta vi ha parte secondaria e sommaria anzichè.”¹⁸⁰

E che quindi

“Il corso complementare è dunque una continuazione nell’ordine di studi onde consta il corso normale e partecipa della sua arida natura. Nemmeno vi è un accenno alla letteratura marittima internazionale, [...], manca insomma tutto ciò che può suscitare, esaltare, entusiasmare in una professione che più di ogni altra comporta il volo poetico e la puntura dell’estro...”

L’aperta opposizione dimostrata dal Vecchj nel 1901 non era certo spuntata dal nulla.

Il personaggio infatti era da tempo in aperto contrasto con le decisioni prese nei corridoi del ministero della Marina e già da tempo aveva fatto risuonare la sua voce anche nel periodico ufficiale della Forza Armata e sulla neonata rivista della LEGA NAVALE ITALIANA.

Nel 1898 infatti in un contributo dedicato alla tragicamente famosa sconfitta di LISSA del 1866, “Jack la Bolina” non risparmiò nulla all’indirizzo dell’amministrazione della Marina Militare scrivendo con schiettezza che:

“I ministri hanno fomentato la parte materiale dell’istruzione. Che cosa hanno fatto per la sua parte spirituale che è l’educazione?”¹⁸¹

Questi però ancora prima, dal 1897, ossia subito dopo che la riforma MORIN andò a regime, aveva inviato alla redazione del periodico ufficiale della Marina Militare un articolo dal titolo assai intrigante: “La letteratura nello sviluppo della Marina”; a riprova che proprio quando le discipline umanistiche erano state brutalmente tagliate fuori dalla formazione dei giovani cadetti, e docenti e ufficiali avevano trovato soddisfazione nel blasone universitario della Regia Accademia, alcuni si erano prontamente levati in aperto dissenso con la politica ufficiale¹⁸².

Questi affermava infatti fin dall’inizio dell’articolo che tra la marina e le lettere vi era un rapporto di

¹⁸⁰Jack LA BOLINA, *L’uomo e la nave*, LA NUOVA ANTOLOGIA, Roma, Maggio-Giugno 1901, pp. 662

¹⁸¹Jack LA BOLINA, *Lissa. 18-19-20 luglio 1866*, La Lega Navale, Luglio 1898, pp. 194

¹⁸² Risoluti e responsabili questi uomini di mare si erano schierati apertamente in difesa del loro mondo; manifestando la loro opinione e fornendo il loro consiglio all’amministrazione centrale. In pratica, in quanto ex ufficiali o dipendenti dell’istituzione militare, si erano comportati secondo la linea di condotta fissata dal Clausewitz a inizio ‘800; e da veri professionisti secondo le linee teoriche della metà del XX secolo.

mutua influenza, di stretta vicinanza; che nei grandi epigoni ed eroi del mare le caratteristiche proprie dei “cultori delle buone lettere” predominavano e che con gli studi matematici si formavano ottimi conduttori di nave; buoni disegnatori di affusti e cannoni; ma che non si formavano né comandanti né ammiragli¹⁸³.

“Jack la Bolina” era stato ufficiale della regia marina per dodici anni e dopo la sua uscita dal servizio attivo si era dato alla letteratura.

Ma c’era una profonda differenza tra la letteratura del Vecchj e quella accademica.

Quest’ultima anche se stilisticamente perfetta, artisticamente alta e culturalmente impegnata, era al contempo anche lontana dagli animi dei lettori comuni; decise quindi di discostarsi dalla linea classica propria di molti di quei docenti delle regie università così ammirati dagli stessi insegnanti della Regia Accademia¹⁸⁴; prese bensì di dedicarsi alla letteratura avventurosa; alle novelle intrise di valore pedagogico; a quella piccola e calorosa corrente letteraria che voleva far provare l’ebbrezza della navigazione, che voleva far vedere mari lontani a giovanetti e ragazzi che magari non erano mai stati nemmeno su di una spiaggia; insomma a quella letteratura d’evasione tutto sommato tipica del periodo, sia in Italia che all’estero, che scaldava davvero gli animi delle masse, e a cui più volte ricorse con varie accentazioni la stessa Lega Navale per portare avanti più agevolmente il suo obiettivo di risveglio delle coscienze circa le problematiche marinare.

Era infatti il Vecchj un autore di storia e di storie, di novelle e racconti del mare; al pari dell’altrettanto celebre ARGUS (Gaetano LIMO); e con questi condivideva anche un’appassionata vena polemica oltre che una grande conoscenza delle tematiche marittime e della storia navale.

Era un autore in aperta controtendenza rispetto a tanti scrittori “ufficiali”; ma questo era il metodo che aveva scelto per combattere alla radice la disattenzione e la disaffezione degli italiani per il mare e la marina; era attraverso questi racconti, e questa parlata schietta che combatteva l’ignavia del personale in della Regia Marina e tutti quegli “artigiani della parola” con cui si era già dovuto scontrare quando era ancora in attività di servizio.

Ma ancora una volta non si deve dimenticare che il mondo della marina è doppio; ha due anime: civile

¹⁸³“Cogli studi matematici si formano buoni navigatori, eccellenti cartografi, squisiti inventori di cannoni e d’affusti, abili disegnatori di macchine motrici ed ausiliarie; sino ad un certo punto anche costruttori navali. Ma non si formano né comandanti, né ammiragli.”

Augusto Vittorio VECCHJ, *La letteratura nello sviluppo della marina*, Rivista Marittima, maggio 1897, pp. 350

¹⁸⁴Il VECCHJ era molto chiaro e netto nell’attribuzione dello status di “cultore delle buone lettere”; affermava infatti che “Giudico completo uomo di lettere chiunque suscita il massimo di emozione estetica mercè il minimo numero di vocaboli. Giudico incompleti invece i moltissimi artigiani della parola scritta o parlata, il cui merito risiede in un elaborato tecnicismo, oppure nella peregrinità preziosa che tenga loro luogo di sincerità.”

Augusto Vittorio VECCHJ, *La letteratura nello sviluppo della marina*, Rivista Marittima, maggio 1897, pp. 331

e militare; e che lo stesso problema era sentito anche dall'altro lato della barricata.

Infatti lo aveva sollevato l'anno precedente un altro autore: F. BIAZZI (altro studioso di cose marittime tra i primi, sul finire del XIX secolo, ad aderire alla LEGA NAVALE ITALIANA), che ancora dalle pagine della RIVISTA MARITTIMA toccò sempre il problema della formazione del personale marittimo, ma dallo specifico lato civile, e a tutti i livelli.

Anche lui affrontò il problema dell'insegnamento storico.

Ed è bene notare una particolarità.

Mentre in quasi tutte le tematiche toccate nell'articolo l'autore è molto preciso e specifico, quasi puntiglioso nel ricordare che è della marineria civile che si sta parlando, quando si arriva a toccare il problema della storia nella formazione del personale sceglie invece di impostare un discorso largo, generico e omnicomprensivo.

Difatti il BIAZZI afferma che

“Lo studio della STORIA DELLA NAUTICA, per ciò che riguarda i periodi meglio conosciuti, quali sarebbero dal secolo XV a' nostri giorni, s'impone come necessità morale d'altissima importanza educatrice. Noi non possiamo in alcun modo tollerare che la marina di un paese il quale deve riconoscere nella nave il più valido fattore della sua futura prosperità economica, e della difesa nazionale nel contempo, ignori le pagine più salienti di questa storia. [...] L'arte nobilissima del marino ha bisogno, oggi più che mai, che gl'insegnamenti solenni della storia ne rialzino il prestigio e le sorti, [...] nessun altro studio, quanto quello della storia dell'arte, potrà spiegare maggior efficacia educativa, maggior forza morale.¹⁸⁵

Questo iter a ritroso mostra chiaramente che la discussione circa la problematica della formazione del personale e della presenza nei programmi dei corsi degli insegnamenti di storia non era affatto mancante sulla scena culturale nazionale; e che era presente e vitale ad alto livello pressoché in tutto il quindicennio intercorso tra una riforma e l'altra.

Inigo CAMPIONI, Camillo MANFRONI, Augusto Vittorio VECCHJ, Gerolamo MARCELLO, ARGUS e il BIAZZI seppur per vie diverse e con stili diversi, battevano tutti la stessa strada; erano divenuti consci degli stessi deficit, ed erano venuti ravvisando anche gli stessi pericoli; e furono infatti loro gli epigoni di un dibattito che imperversò nel mondo marittimo nazionale dal 1894-96 al 1911-13 con punte di davvero alta polemicità e grande attenzione.

¹⁸⁵F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento degli studi nautici e della carriera marittima*, Roma, Rivista Marittima, novembre 1896, pp. 191-192

Perché se questi studiosi si soffermarono con maggiore attenzione e specificità sui deficit della politica educativa e sull'importanza delle discipline umanistiche in generale e della storia in particolare, nella formazione dell'ufficiale professionista, essi non furono gli unici: molti, ma spesso molto meno noti, fecero risuonare la loro, voce pro e contro.

Ed è questo eccezionale momento di dibattito che cercheremo di ricostruire perché è proprio dai contributi scritti di questi individui che noi oggi possiamo determinare la presenza di più di un parametro della moderna teoria della professione, in special modo la responsabilità, la comprensione e assimilazione dei valori e del codice etico di riferimento, e la vocazione al ruolo di ufficiale comandante.

Capitolo 3; Paragrafo 5;

Professionalità dal basso o bassa professionalità?

Prima di passare però ad una ricostruzione più dettagliata del dibattito afferente il problema della formazione – dando conto anche delle voci che si opponevano agli autori citati - è il caso di soffermarsi su di un punto assai problematico e tutto contemporaneo: quello della valutazione del livello di professionalità finora evidenziato.

Affondo e riflessione questi ormai necessari e resi davvero possibili intrecciando i piani di discussione finora evidenziati.

Se la valutazione avvenisse secondo canoni strettamente contemporanei, e fosse altrettanto strettamente legata alla moderna definizione sociologica della “professionalità” – che come detto è una teoria formulata in primis per un ambito “civile” - dovremmo affermare senza tema che non di professionalità si debba parlare per l’ufficialità di Marina italiana del periodo oggetto di esame; tale affermazione generale e lapidaria sarebbe difatti provata dalla manifesta mancanza di elementi nodali per l’educazione alla professione all’interno degli stessi programmi degli istituti di formazione per l’ufficialità della Forza Armata.

Una valutazione di tal genere però non è propriamente possibile; e per vari motivi.

In primis infatti c’è da dire che anche in presenza di lacune all’interno del tessuto formativo ufficiale, interno della forza armata, non solo da quello dipendeva la trasmissione del codice etico di riferimento e della storia della propria classe professionale; ossia che non solo in Accademia potevano nascere e nascevano le vocazioni alla carriera di ufficiale, e non solo grazie alle lezioni di lettere e storia tenute dai docenti ivi operanti.

La trasmissione di tale corpus di precetti morali, etici, e lo sboccio della vera e propria vocazione ravvisabile con l’aperta disposizione all’assunzione delle responsabilità connesse con il proprio ruolo nel tessuto sociale del paese era delegata anche ad altri canali.

Volendoli citare un po’ alla rinfusa non si può omettere la struttura formativa civile che, pur con le sue lacune, aveva un suo effetto; all’interno di questi canali supplementari va inserita anche un’altra scuola molto più incisiva sull’animo del giovane che, per quanto non sia possibile approfondire il discorso in questo ambito, non va né dimenticata né sottovalutata: quella familiare; poi vi era il corredo simbolico

di riferimento proprio della Forza Armata, con i suoi eroi, le sue battaglie, le sue storie; vi era poi la stessa immagine del mondo militare veicolata dalle scelte architettoniche (dagli edifici ai giardini agli arredi, etc. etc.) sia in caserma che nelle città; insomma non si può dire con nettezza quando un'Accademia militare sforni un vero professionista e quando no solo sulla base dei suoi programmi di studio.

Oltre a questo appunto applicabile alla stessa teoria civile di taglio europeo della prima metà del XX secolo, ve ne è un altro molto più importante e che si lega invece strettamente alla nuova linea teorica sviluppata dalla scuola americana dagli anni '50 del XX secolo ad oggi – che della linea teorica civile è poi una filiazione diretta - : ossia che la teoria che si deve applicare al mondo militare non può non tenere conto degli elementi emozionali, vocazionali e politici che costituiscono il sostrato della professione militare; che contribuiscono insieme alla teoria dello Stato a definirne la legittimità.

E' il caso quindi di inserire finalmente e fattivamente alcuni altri parametri di riferimento per vedere se la valutazione viene a modificarsi; se vogliamo impostare allora come parametri di co-riferimento quelli definiti da S. Huntington, M. Janowitz, S. Finer e J. Van Doorn (volendo anche quelli propri di C. Moskos) la situazione inizia a prendere già una piega differente; e soprattutto gli appunti fatti dalle personalità critiche con la politica educativa del ministero della Marina negli anni del primo decennio del '900 assumono un valore assai più elevato: perché trattano non del lato tecnico, del possesso delle abilità (*skills*) della professione ma del lato umano, emozionale, morale, vocazionale che è assai più difficile da tratteggiare dell'altro ma che è, per uomini chiamati ad affrontare il fuoco del nemico, assai più cogente e più vincolante, e per gli ufficiali professionisti assai più caratterizzante.

Innestando la discussione su questo specifico tronco teorico è addirittura possibile enucleare una vena di preoccupazione per la scarsa presenza di alcuni elementi propri del mondo militare già in un periodo in cui la teoria sociologica non si era ancora ben definita per l'ambito bellico.

Questi elementi vennero manifestandosi chiaramente, all'interno di un quadro specifico, agli occhi degli studiosi solo 50 anni dopo, durante i primi rilevamenti condotti da Stouffer, Shills e Janowitz sui soldati alleati e nazisti impegnati nel secondo conflitto mondiale: si trattava di alcuni elementi oggi tipici di quella che divenne poi nota come “teoria dei gruppi primari”, e che si venne sviluppando per fornire una fattiva risposta alle molteplici domande dedicate all'analisi dei motivi che spingessero i soldati ad affrontare il combattimento, e dei metodi realmente utili per sostenere la coesione, efficienza ed efficacia dei propri uomini e minare quella degli avversari.

Ma queste problematiche erano discusse già da tempo dalle elite militari europee.

Non si pensava ad una loro stretta correlazione, né all'interdipendenza dei vari elementi, men che

meno a mettere in piedi una teoria che abbracciasse l'intero problema dell'efficacia ed efficienza del personale militare legandolo al tessuto sociale di riferimento; ma che i fattori capaci di implementare e corroborare la volontà combattiva e migliorare le prestazioni sul campo fossero stati individuati fin dalla fine del XIX secolo è un dato di fatto.

Inigo Campioni infatti temeva nel suo scritto che durante gli scontri venisse a mancare quella "forza morale" utile a sostenere gli uomini posti sotto il fuoco, a contatto con il dolore e la distruzione, con il timore di poter essere uccisi o peggio mutilati; e tutto ciò in assenza dell'effetto corroborante dato dalla visione delle sofferenze inflitte al nemico, dato che i combattimenti iniziavano a svolgersi a distanze considerevoli (7 o 8 km)¹⁸⁶.

La stessa preoccupazione percorreva anche l'élite militare europea (in special modo quella tedesca e francese) che veniva sempre più convincendosi della necessità di sostenere forti perdite umane durante gli attacchi per conseguire la vittoria; e che quindi si interrogava sul come convincere gli uomini a lanciarsi sotto il fuoco del nemico senza darsela a gambe al primo accenno di pericolo¹⁸⁷.

La teoria sociologica dedicata all'istituzione militare che si è venuta sviluppando sa ormai bene che all'interno del tessuto militare questi elementi possono essere devastanti per unità poste in condizioni di elevato stress; e grazie alle elaborazioni dei dati empirici forniti dai primi studi e rilevamenti la teoria finalmente posiziona all'interno di tale struttura anche la figura dell'ufficiale professionista.

E la "professionalità" di questi non è tanto, né solo quella legata al possesso delle abilità tecniche, al disbrigo dei compiti propri del "grado" ma bensì quella che porta gli uomini loro sottoposti a vedere l'ufficiale come un punto di riferimento affidabile, a cui rifarsi costantemente perché ritenuto la via migliore per il raggiungimento dell'obiettivo finale, che, per i comuni soldati non è il più delle volte la vittoria, ma bensì la salvezza, e in special modo il mantenimento dell'integrità fisica; e poi in relazione al suo ruolo nel rapporto sia con i commilitoni che con i superiori¹⁸⁸.

Che elementi propri di tale teoria fossero presenti nelle linee guida impostate dagli stati maggiori europei è ora ben noto.

¹⁸⁶“Si combatte a sette od otto mila metri di distanza, non si vede l'effetto dei propri colpi per rincorarsi, e la distruzione è invece è da per tutto intorno a noi, senza quasi sapere da quale nave avversaria ci giunge. In quel momento, nel marinaio, vi deve essere per forza qualche cosa non di materiale, ma un sentimento intimo, saldo e luminoso che lo tenga fermo al suo posto...”

Inigo CAMPIONI, *L'educazione morale del marinaio*, Roma, Rivista Marittima, Febbraio 1911, pp. 231

¹⁸⁷Una trattazione ampia ed esauriente anche del problema su accennato si può trovare nei seguenti testi collettanei:

Peter PARET, a cura di Nicola LABANCA, *Guerra e strategia nell'età contemporanea*, Genova, Marietti, 1992

Piero DEL NEGRO, Giuseppe CAFORIO, *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1985

¹⁸⁸Le indagini condotte da C. MOSKOS sui soldati americani impegnati nella guerra del Vietnam sono a questo fine illuminanti perché evidenziano in mancanza dei predetti legami tra truppa e ufficialità un vero e proprio campionario di aggressioni ai danni di ufficiali da parte della truppa, sfociate a volte anche nell'omicidio.

Magari al tempo non vi era la consapevolezza di trovarsi di fronte a fattori così strettamente correlati, a realtà emotive strutturate e concatenate; ma si sapeva bene per osservazione diretta che unità omogenee per formazione e provenienza avevano una resa maggiore sul campo.

Si conosceva bene la potenza dei simboli sull'animo dei soldati; e la forza data della consapevolezza, da parte della truppa di non essere abbandonata a se stessa.

Per questo motivo soprattutto lo stato maggiore tedesco di fine '800 e inizio '900 adottò, finché fu possibile, una politica particolarissima a livello di grandi unità tattiche sia per quanto riguardava la leva (nel primo conflitto mondiale era, per la Germania, di carattere regionale) che nei confronti dei rapporti tra ufficiali e truppa e degli stessi rinalzi.

Fu Janowitz a notare questa singolare prassi.

Si rese conto attraverso la sua esperienza al fronte durante la seconda guerra mondiale che le unità tattiche germaniche non ricevevano i rinalzi alla spicciolata mentre erano ancora al fronte; né venivano rimpolpate con i rimasugli degli altri gruppi da combattimento; bensì venivano ritirate in blocco nelle retrovie dove i nuovi arrivati potevano inserirsi in un organico già strutturato, in situazioni di relativa tranquillità, familiarizzando con i commilitoni e apprendendo le dinamiche comportamentali e "sociali" di quella particolare unità combattente, sviluppando così una maggiore coesione e volontà di resistenza una volta posta a contatto diretto con il nemico.

Si comprese che all'interno di tale gruppo era nodale la figura dei quadri; dai sottufficiali agli ufficiali inferiori che fungevano da collegamento diretto con l'alta ufficialità lontana e spesso inarrivabile; che garantivano l'espletarsi di servizi di base come la consegna della posta, la rotazione per le licenze, l'inoltro di richieste per particolari generi di consumo; e anche il ricordo costante delle tradizioni e delle aspettative della società civile nei confronti del soldato; e, non da ultimo: dividevano con la truppa la linea del fuoco.

Si scoprì che in presenza di una ufficialità motivata, in possesso di reali convinzioni etiche, morali, politiche, e di una reale comprensione del proprio ruolo sociale le unità sviluppavano un formidabile reticolo di legami di mutuo sostentamento che la difendevano dallo stress e dalla tentazione di sfaldarsi di fronte al nemico.

Si evidenziò nelle ricerche di Stouffer e Janowitz infatti, da parte tedesca, una pressoché generale resistenza anche alla sola idea della resa incondizionata e immediata, del passaggio al nemico se non tutti insieme; mentre molte unità sceglievano di opporre comunque almeno all'inizio un simulacro di resistenza al nemico, che avesse il valore di una giustificazione morale, prima di arrendersi a forze preponderanti.

In molti casi però (ad esempio in presenza delle unità combattenti delle SS, le *Waffen SS*) la coesione, e la volontà di resistenza erano tali che i reparti combattevano fino alla completa distruzione, all'annientamento stesso dell'unità combattente (durante la campagna d'Italia molti reparti alleati si chiedevano infatti perché i soldati tedeschi, seppur in condizioni pressoché disperate, preferissero morire con le armi in mano piuttosto che arrendersi).

Questo modello comportamentale che prevedeva l'attenta preparazione dei quadri e la cura del materiale umano si scoprì essere da lungo tempo (da ben prima del primo conflitto mondiale) alla base della potenza e della qualità delle forze armate germaniche.

In tal senso, e in forza di tale scoperta ci si orientò negli anni '50 e successivamente verso la considerazione del modello germanico come quello che presentava il massimo livello di professionalità militare ravvisabile.

Purtroppo ricerche di tale entità e profondità mancarono per le altre realtà di riferimento.

E molti paesi scelsero proprio di disinteressarsi del proprio mondo militare tanto che ora si è costretti a muoversi più per induzione, per ipotesi piuttosto che sulla base di dati sperimentali concreti.

E purtroppo l'Italia fu uno di questi.

Ritornando al discorso iniziale possiamo vedere che l'ufficialità di marina italiana rispondeva in parte alle dinamiche evidenziate dai grandi socio storici statunitensi; e ne possiamo essere ragionevolmente certi perché in assenza di reali motivazioni etiche e morali molte critiche non sarebbero nemmeno sorte.

Ma resta anche la consapevolezza della presenza dei fattori di rischio estremamente problematici evidenziati appunto da tali professionisti.

Il Vecchj lamentava infatti il perdurare dell'esclusiva formazione del personale ai doveri del proprio grado, alla logica del servizio; che escludeva ogni possibile sussulto intellettuale e morale da parte di uomini che pure erano chiamati a ricoprire ampie responsabilità.

Il Manfroni ravvisava una profonda ignoranza da parte dei cadetti che si trovavano ad affrontare un futuro in divisa, con il rischio quindi di non essere consci e partecipi di ciò che ci si poteva attendere da loro.

E con il dubbio che mancasse a tali giovani quella motivazione intima, interiore che facesse venire loro voglia di difendere il proprio paese.

In pratica si temeva per la preponderanza, anche all'interno degli ambienti interessati, che veniva assumendo una interpretazione della "professione" molto vicina al comune sentire del termine - legato al modo e alla maestria con cui si svolge il proprio compito - senza domandarsi se vi fosse realmente

di più in tale concetto; e senza badare troppo alle eventuali responsabilità e all'autonomia che questo poteva eventualmente prevedere e comportare.

Inserendo anche questo parametro però, le cose cambiano ulteriormente.

Innanzitutto tale comune sentire si sa essere ben più anziano delle moderne teorie sociologiche.

Ma ciò non toglie che pure queste erano all'inizio del XX secolo già in avanzata fase di elaborazione; e, come visto dalle testimonianze dei diretti protagonisti il senso comune era ben più vicino ad una realtà concretamente vissuta dai contemporanei di quei giovani ufficiali, delle elaborazioni di una corrente accademica.

Quindi non vi era nulla di più normale del fatto che fosse quella la tipologia di professionismo, il metro, con cui si valutavano - e si autovalutavano - la maggior parte degli ufficiali; un po' come tutti gli altri lavoratori: quella dei risultati.

Ora, e qui purtroppo entriamo su di un terreno minato, i risultati conseguibili da un uomo che fa del "management della violenza" la propria "professione" sono drammaticamente e facilmente ravvisabili durante i conflitti; e quindi offrono degli ottimi spunti di discussione; ma sono proprio quelli su cui solitamente si vuole discutere il meno possibile, specie in presenza di risultati negativi.

Nel caso italiano le possibilità di riflessione abbondano visto che il periodo di attività di tali ufficiali vide il susseguirsi in un quarantennio di una miriade di impegni bellici più o meno intensi tra cui spiccarono: la guerra ITALO-TURCA; la prima Guerra Mondiale; la Guerra civile Spagnola; la Campagna d'ETIOPIA; e infine la seconda Guerra Mondiale.

Tra tutti questi momenti conflittuali quello realmente impegnativo a tutti i livelli fu però l'ultimo: la II Guerra Mondiale che oppose la Regia Marina alla ROYAL NAVY britannica, ossia al primo, più alto e più completo in senso tecnico-morale competitor in ambito marittimo che ci fosse allora all'interno del consesso delle potenze.

E, cosa molto importante, fu il conflitto la cui gestione, la cui conduzione fu affidata pressoché completamente a quella ufficialità formata proprio durante il primo decennio del secolo.

Al di là di tutto il fiume di inchiostro versato su temi come la mancanza della nave portaerei; sul ruolo giocato dall'ULTRA service britannico nella decrittazione dei codici cifrati attraverso l'apparecchio ENIGMA; sul problema dell'impossibilità di rimpiazzare il naviglio eventualmente perduto in battaglia; sulla scelta della "fleet in being" come impostazione strategica; sull'assenza del radar; e sulla generale inferiorità della marina militare italiana in confronto a quella britannica; vi è una singolare assenza nei filoni di discussione aperti nei nostri anni: quella della problematica della politica formativa.

Una lacuna riassunta ed esposta invece proprio all'inizio del XX secolo dalle parole di Inigo Campioni citate precedentemente che vale davvero la pena ripetere:

“A che vale un soldato o marinaio che sia professionalmente ottimo, se nell'ora del cimento egli si lascia sopraffare da altre preoccupazioni, e il timore vince l'abilità, e nessuna voce gli sorge nell'intimo per sostenerlo, per dargli forza?”¹⁸⁹

Questo ci costringe a prendere visione dei risultati effettivi conseguiti dal gruppo guida della Regia Marina del tempo, al di là delle giustificazioni tecniche, e che globalmente non possono che essere visti come negativi; o al massimo (volendo inserire un livello teorico più profondo legato alla concezione di guerra navale come guerra al traffico propria del britannico J. CORBETT) solo come parzialmente positivi¹⁹⁰.

Resta infatti innegabile il fatto che dei comandanti che furono chiamati durante 36 mesi di guerra a cimentarsi a viva forza con gruppi da combattimento nemici, ben pochi ebbero l'ardire di farsi sotto di prua arrischiando la propria nave sotto il fuoco degli avversari; e che questi furono soprattutto gregari, ufficiali inferiori formati successivamente e più legati al gruppo primario di riferimento (che a bordo di una unità navale di piccole medie dimensioni degenera nell'intero equipaggio); mentre mancò pressoché ogni energia, ogni reale volontà risolutiva in uomini che pure avevano consacrato apertamente e dichiaratamente se stessi ad una teoria bellica classica di stile nelsoniano e ottocentesco: la BLUE WATER SCHOOL¹⁹¹.

Teoria oltretutto che i nemici britannici si curarono di onorare ogni qual volta che se ne presentò loro

¹⁸⁹ Inigo CAMPIONI, *L'educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, anno XLIV, fascicolo II, febbraio 1911, pp. 231

¹⁹⁰ La linea teorica di J CORBET prevedeva una predilezione per la lotta ai traffici; vedeva il conflitto non come uno scontro generalizzato tra flotte di alto mare ma come un reciproco tentativo di tagliare le vie di collegamento marittimo e di approvvigionamento delle forze armate. In tal senso, quello di una guerra “di convogli” il secondo conflitto mondiale si può vedere da parte italiana e britannica come un successo in quanto tutti e due i contendenti sono riusciti negli anni del conflitto a mantenere costantemente aperti i canali di rifornimento, e sempre possibile l'uso del mare.

Concorde con tale interpretazione e suo acceso sostenitore è Giorgio GIORGERINI che in molti suoi libri espone chiaramente quanto sia stato pieno e legittimo il successo italiano nella cosiddetta “battaglia dei convogli”.

Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

¹⁹¹ A differenza di molti altri alti ufficiali dell'Armata di Mare, l'ammiraglio Inigo CAMPIONI onorò la propria divisa rifiutando la resa alle forze tedesche dopo la dichiarazione dell'armistizio; e, catturato, morendo davanti al plotone di esecuzione da lui stesso comandato. Stessa sorte subirà l'ammiraglio Maschera, comandante del presidio di Lero, che rifiuterà la resa e difenderà l'isola a lui affidata anche con l'ausilio di 2000 soldati inglesi inviati in soccorso dal comando alleato; soverchiati per numero e per mezzi italiani e inglesi si arrenderanno e verranno in parte passati per le armi. Campioni e Maschera verranno insigniti della medaglia d'oro al valor militare per aver onorato il loro paese e il loro ruolo anche con l'estremo sacrificio.

l'occasione, anche in condizioni di pericolo o di manifesta inferiorità.

Quindi se non è proprio escludibile la mancanza di “professionalità” in quei giovani guardiamarina nel 1910, resta possibile e plausibile l'affermazione che questa, quando effettivamente si determinava, non fosse poi di così alto livello; anzi: si andasse ad appaiare sul livello della “mediocrità” visto che, una volta assunto un ruolo di alto comando, le altre preoccupazioni divenivano spesso predominanti.

In tal senso tutto ciò andrebbe a confermare anche per la Marina Militare Italiana formatasi nei primi dieci anni del XX secolo (e quindi pienamente attiva e operativa tra la prima e la seconda guerra mondiale) il ben noto giudizio di Giorgio Rochat sull'ufficialità dell'esercito italiano dell'ultimo conflitto mondiale, ossia “mediocrità con eccezioni”.

Qui però scatta l'inserimento di un altro parametro: il mondo marittimo civile; per il quale invece è possibile impostare un discorso differente.

Infatti, in contrasto con quanto avveniva dopo il 1894-96 a Livorno, nei regi istituti nautici del regno la “cultura generale” veniva per quanto possibile via via irrobustita.

Oltretutto il comparto sociale di provenienza dei marittimi mercantili era fondamentalmente omogeneo (senza contare che la stessa leva di mare era una autentica leva regionale in senso sociale); moltissimi naviganti avevano seguito la via della professione paterna e il profumo del mare lo avevano respirato fin da quando erano in fasce.

Ma al di là di tutto ciò, se inquadrando questi elementi civili nei parametri già utilizzati per il mondo militare (teoria in senso stretto; presenza di canali vocazionali paralleli; responsabilità; risultati conseguiti) possiamo ravvisare la stessa possibilità di base di giungere al traguardo della “professionalità”: un'effettiva azione da parte delle autorità statali e di parte della società in pro della formazione di una effettiva “forza morale”; la costante presenza del naviglio mercantile e degli equipaggi civili sul campo di battaglia anche in presenza di fattori di rischio tali da far presupporre il suicidio all'atto della partenza per determinate missioni; e – sempre all'interno di linee teoriche evolute - un effettivo successo conseguito durante la seconda guerra mondiale all'interno di quella che è nota come “battaglia dei convogli”.

In parole povere i gregari civili si dimostrarono spesso ben più preparati e motivati nella base della loro attività degli stessi alti ufficiali militari;

Pur se spesso in assenza di reali abilità di carattere bellico gli equipaggi provenienti dal settore civile avevano la stessa formazione di base per quanto riguardava tutta la parte marittima e tecnica della professione navigante; beneficiavano della formazione liberale e generalista di base offerta dallo Stato attraverso l'istruzione primaria e secondaria; e a livelli bassi di una carica morale ausiliaria fornita dai

programmi e dalle iniziative delle associazioni culturali e filantropiche di carattere navale.

Alto valore hanno infatti, a ridosso dell'impresa libica, le parole di Vittoria Beatrice Notarbartolo circa l'esito dell'attività delle "biblioteche del marinaio" per l'acculturazione e la preparazione morale degli equipaggi dell'Armata; parole rese ancora più importanti dai dati allegati circa le letture preferite dai marinai stessi; dati e iniziativa a cui fa riferimento anche il Campioni nel suo citato articolo.

Per un'ulteriore conferma circa la presenza di un robusto contributo offerto da tale "professionalità", risultano illuminanti le parole di uomini come il professor David Levi Morenos che rammentò, in un articolo apparso sul finire del 1916 su LA NUOVA ANTOLOGIA, il valore e gli ottimi risultati offerti al paese con l'attivazione delle cattedre ambulanti di materie marittime, anche in termini di valori instillati nei ragazzi che avevano frequentato tali istituti formativi di cui il docente veneto era stato promotore; ragazzi chiamati al tempo a difendere il paese al pari degli altri giovani¹⁹².

Né si può dimenticare che durante il secondo conflitto mondiale il Mediterraneo centrale era pressoché solcato da un solo tipo di naviglio mercantile: quello italiano.

Naviglio che quotidianamente – e anche singolarmente – era chiamato ad affrontare le rotte verso la Libia e il levante per approvvigionare le armate combattenti, a che puntualmente veniva ad essere oggetto delle offese del nemico fin a ridosso delle acque nazionali; la caccia alle petroliere per interrompere l'afflusso dei carburanti al fronte africano; i suicidi delle navi militari sottili e dei mercantili durante gli ultimi mesi di resistenza in Tunisia delle forze dell'ASSE lungo quella che fu chiamata "la rotta della morte", nel tentativo di approvvigionare ed evacuare il maggior numero possibile di uomini.

In tal senso non è proprio possibile negare la presenza di una forte carica emotiva, un potente senso di responsabilità, ossia di una forte componente "professionale" o "professionalizzante" in senso morale e emotivo che dal basso si andava ad innervare nel corpo dell'intera classe marittima, attraverso i legami di gruppo primario, sostenendo vicendevolmente gregari e graduati.

In tal senso non è eresia supporre che parte della resistenza offerta dalle forze combattenti sul mare e oltremare, e parte della dedizione al dovere dimostrata da equipaggi militari e civili sia da ricondurre proprio all'apporto di questa "professionalità dal basso" che andava a surrogare in parte una "bassa professionalità" presente in larghi strati – specie quelli di alto e altissimo livello - del gruppo guida.

¹⁹² Non bisogna mai dimenticare che, nel 1916-17 a difendere il fronte a ridosso di Venezia vi era il raggruppamento artiglieria della Marina Militare con in trincea truppe drenate dagli equipaggi e dal personale dell'Armata di mare. David LEVI MORENOS, *L'educazione professionale per la maestranza marittima*, Nuova Antologia, 16 dicembre 1916

Capitolo 4: Tecnici o umanisti?

Paragrafo 1

*Il dibattito generale sulla formazione dell'ufficiale attraverso alcuni periodici del tempo
(Rivista Marittima, Lega Navale, Nuova Antologia)*

L'affondo sul problema dell'educazione rispetto a quello dell'addestramento, con particolare attenzione e riferimenti alla presenza e rilevanza della "storia" nei curricula formativi dei marittimi nazionali, realizzato nel precedente capitolo non è però sufficiente ad esaurire l'argomento.

Come accennato il problema della formazione dell'ufficialità è assai più ampio e generale, è un problema della società presa nella sua interezza, e in virtù di ciò affrontato da una moltitudine di soggetti che, a vario titolo, contribuiscono al dibattito e, attraverso i loro interventi alla maggior comprensione del problema.

In primis è bene ripetere che all'inizio del XX secolo il tema marittimo era via via sempre più dibattuto, vuoi per motivi legati alla politica estera, vuoi per questioni più afferenti al sentimento nazionalista e aggressivo che mano a mano si andava diffondendo nel paese, vuoi per il genuino e sano interesse di coloro che davvero vedevano nel mare e nei suoi mestieri una via per l'incremento del benessere e della ricchezza del paese e dei suoi cittadini.

Sta di fatto però che da correnti episodiche e disparate – e davvero poco considerate - queste problematiche vennero a trovare solo sul finire del XIX secolo - proprio in quel 1897 in cui Augusto Vittorio VECCHJ scriveva il suo pezzo provocatorio per la RIVISTA MARITTIMA - un luogo loro proprio per essere dibattute: questo fu l'associazione culturale denominata Lega Navale Italiana¹⁹³.

Tale società, modellata sull'esempio della britannica Navy League, si proponeva, attraverso l'azione di studiosi e amanti del mondo marittimo, di mostrare "scientificamente" che il destino del paese, e delle sue fortune stava sul mare e nel mare.

¹⁹³ C'è da tenere presente che già anni prima il Vecchj aveva sollecitato le autorità militari a farsi promotrici di una simile iniziativa; nello specifico fu chiesto al Brin di spendere il proprio nome in qualità di patrono ma questi rifiutò perché troppo compromesso con la politica estera della nazione. Il Brin sollecitò allora il De Amezaga ad assumere tale responsabilità ma anche questi declinò l'invito, e la proposta della creazione di un'associazione navale italiana venne in quel momento accantonata.

Aveva un intento dichiaratamente e schiettamente propagandistico; ma nonostante ciò annoverò comunque tra i suoi fondatori e soci della prima ora molti effettivi studiosi, formatori e amanti del mare, tra vanno annoverati proprio Augusto Vittorio Vecchj, Camillo Manfroni, Cristoforo Manfredi, Domenico Bonamico, Federico Di Palma, Vittoria Beatrice Notarbartolo, Hilda di Malgrà, etc. etc.

Sia militari che civili quindi, sia docenti che dilettanti, sia popolani che onorevoli, sia uomini che donne si riversarono nell'associazione che offriva ai suoi collaboratori oltre ad una vetrina su cui esporre il proprio pensiero, anche alcuni vantaggi che altrove erano un po' più ostici da strappare.

In primis permetteva davvero a chiunque di contribuire con un proprio pezzo, a patto che trattasse però di argomenti marittimi; e poi permetteva - a chi effettivamente contribuiva con un articolo - di firmarsi tranquillamente con uno pseudonimo senza che fosse richiesta alcuna certificazione degli scritti mediante il reale nome e cognome; cosa questa che permetteva anche a chi non voleva esporsi in prima persona di esternare critiche e commenti, anche di una certa asprezza, verso gli ambienti navali istituzionali; fossero anche i più lontani, alti e intoccabili.

La pratica dell'uso di soprannomi, pseudonimi in luogo del nome effettivo era molto comune in editoria al tempo così come ora; ma un po' alla volta chi veramente ci fosse dietro determinati nomignoli si veniva a sapere; ad esempio dietro "Jack La Bolina" c'era Augusto Vittorio Vecchj; dietro "Beta" c'era Romeo Bernotti; Gaetano Limo era il celebre "Argus"; l'ammiraglio Giovanni Bettolo si firmava con lo pseudonimo "Veritas"; etc. etc.

Tale modo di fare però aveva il grave difetto di abbassare fortemente la considerazione scientifica dei contributi da parte del mondo accademico; senza contare che il continuo crescendo dei toni del dibattito portava anche alla pubblicazione di interventi di stampo chiaramente propagandistico che venivano osteggiati anche da alcuni dei soci fondatori¹⁹⁴.

Fatto sta che, tra alti e bassi, il periodico si assunse l'onere - e l'onore - di risvegliare il sentimento marittimo nazionale; e perseguì tale obiettivo anche a mezzo di strumenti assai poco scientifici come una letteratura "futuristica" e "pessimistica" (nota come *le brochures panique*) alquanto in voga al tempo.

Grazie a contributi di questo genere riuscì davvero a far leva in molti momenti sulle paure latenti nella nazione circa il problema della difesa della patria.

Ovviamente quella caldeggiata dalla Lega Navale Italiana era una linea molto "pro marina" che non sempre garbava ai membri del Regio Esercito - spesso oggetto di critiche per una visione strettamente

¹⁹⁴ Sarà lo stesso Augusto Vittorio Vecchj a criticare tale stato di cose attraverso un articolo assai duro in cui affermava che la lega navale aveva esaurito il suo ruolo scientifico a nemmeno cinque anni dalla sua fondazione.

terricola & pedestre della problematica militare - , che non si fecero a loro volta scrupoli nel recensire duramente e negativamente molti interventi anche se opera di autori di pregio¹⁹⁵.

La nascita di tale associazione e del suo omonimo periodico costituì comunque un momento importante per il dibattito marittimo nazionale; infatti mentre precedentemente il periodico navale per eccellenza su cui tentare di trattare determinate questioni era stato la Rivista Marittima ora si veniva ad aprire un'altra via, molto più semplice da percorrere per i vari autori proprio in forza del suo carattere spiccatamente propagandistico.

Molte questioni, e molti interventi, sul periodico ufficiale della Marina Militare infatti non trovavano spazio; e non per scelte di campo ma perché tale rivista tendeva a dare molta più attenzione alle questioni tecniche, strettamente scientifiche e a lasciare un po' più indietro i "moti dello spirito" che invece erano predominanti dall'altra parte.

Un po' più indietro non significa che non vi fossero contributi accalorati anche nelle pagine del periodico ufficiale della Marina Militare, ed è stato visto nei capitoli precedenti, solamente che rispetto al totale erano una minoranza.

Oltretutto, a livello di forza armata, la spesa per l'abbonamento a tale periodico ufficiale era a carico degli stessi ufficiali che spesso storcivano il naso di fronte ad un altro capitolo di spesa che andava ad incidere sul loro già magro e inadeguato stipendio; mentre per il periodico della LEGA il discorso era diverso: trattandosi di una pubblicazione più "popolare", propagandistica volta a risvegliare "la forza morale" della nazione e ad incanalarla verso il mare, il costo dell'abbonamento poteva essere addebitato sulla "massa" del reparto di appartenenza.

Al di là del bacino di utenza i due periodici avevano una cosa davvero in comune: gli autori degli interventi.

E di conseguenza alcuni temi di particolare impatto che si collocavano sulla linea di confine tra logica e sentimento: il problema della formazione era uno di questi.

Nel primo decennio del XX secolo infatti la problematica era, come abbiamo potuto vedere, assai dibattuta; e dava luogo ad infervorate discussioni con serrati "botta e risposta" su periodici diversi; questo perché alcuni particolari scrittori di cose marittime e militari erano delle vere autorità in materia e trovavano spazio a 360 gradi sui periodici nazionali.

¹⁹⁵ Per un esame più specifico del fenomeno della BROCHURE PANIQUE e della "guerra futura" si rimanda al bel saggio di

Mariano GABRIELE, *Le brochures panique*, Quaderni di Storia Militare, SISM, Roma, 2006, pp. 5-16

Per le critiche mosse alle affermazioni fatte sulla Lega Navale dai periodici del Regio Esercito prendiamo ad esempio quella mossa nel febbraio 1900 a Camillo MANFRONI dalla *Rivista di Fanteria*, a cui l'autore risponde proprio sul numero del 15 aprile 1900 de La Lega Navale.

Quelli che spaziavano più di tutti erano Augusto Vittorio Vecchj e Camillo Manfroni, che non di rado vedevano pubblicati loro articoli anche su periodici come *La Nuova Antologia*, il non plus ultra della pubblicistica culturale e artistica del tempo.

E ci furono momenti in cui il dibattito si accese partendo proprio da uno di questi tre periodici citati (*La Nuova Antologia*, *Rivista Marittima*, *La Lega Navale*) per allargarsi agli altri due con lo sviluppo di singolari contraddittori fortunatamente preservatisi fino ad oggi grazie agli archivi degli stessi enti editori.

Questo particolare incrocio di piani di discussione ci permette di affermare che la problematica marittima (qualunque essa fosse, e qualunque connotato venisse a prendere) aveva davvero una forte eco nel paese e un bacino di utenza ampio sia in senso orizzontale (per numero di copie diffuse) che verticale (per fasce sociali interessate); e permette anche di sostenere che attraverso la ricostruzione di questi momenti di incontro/scontro sia possibile rispondere con maggiore profondità almeno a parte delle domande sollevate precedentemente.

Come abbiamo detto i maggiori, e più frequenti critici dello stato dell'Armata in generale e dell'ufficialità della Regia Marina nello specifico, sul finire del XIX secolo e all'inizio del XX, furono Augusto Vittorio Vecchj e Camillo Manfroni; ed è infatti intorno ai loro interventi che si polarizzò la specifica discussione.

Partendo questa volta dalle critiche realizzate all'indomani dell'avvio della riforma MORIN possiamo infatti ravvisare con chiarezza dei picchi di tensione sul tema all'interno degli anni 1896-98 e successivamente 1900-01, per poi riproporsi nel 1906 e 1911, ma mantenendo comunque aperto il dibattito con interventi più marginali e sporadici nel corso dell'intero quindicennio; e sempre aventi come centro di discussione alcuni articoli dei citati autori.

L'articolo di partenza in questo caso non può che essere appunto il già citato "*La letteratura nello sviluppo della marina*" di Augusto Vittorio VECCHJ; uscito su *LA RIVISTA MARITTIMA* che diede già luogo a risposte nell'immediato.

Le prime risposte erano ancora contenute e limitate nella sezione "lettere al direttore", come quelle del comandante BARGELLINI¹⁹⁶.

La discussione si accese con lo scritto successivo di Jack La Bolina, presentato in due volte tra l'agosto-settembre e il novembre del 1897, che aveva un titolo già più chiaro e più marcatamente

¹⁹⁶C. BARGELLINI, *La letteratura nello sviluppo della Marina*, Lettere al Direttore, *Rivista Marittima*, Agosto Settembre 1897, pp. 312-314

provocatorio: *L'equipaggiamento dell'Armata*¹⁹⁷ in cui la critica prendeva toni più marcati perché legata al problema del reclutamento degli equipaggi e della loro qualità, cosa questa da sempre a cuore al vecchio uomo di mare.

La puntura dovette evidentemente toccare un tasto assai dolente se con l'inizio del nuovo anno presero a susseguirsi le risposte, anche veementi, di diversi rappresentanti del mondo navale italiano; senza contare che nel mentre *Jack La Bolina* apriva le danze anche altri coglievano al volo l'occasione per calcare la mano su alcune scelte formative operate dall'amministrazione della Marina in quegli anni.

E' il caso dell'intervento di M. Valli del luglio 1897 circa la ventilata possibilità che la scuola superiore per gli ufficiali di marina venisse inglobata dalla Regia Accademia Navale; intervento questo che criticava la presunzione e la disinvoltura con cui venivano prese decisioni che andavano ad incidere sul futuro di un'intera classe di lavoratori del mare, soprattutto in un momento in cui la Regia Accademia veniva riformata proprio perché reputata non più in grado di tenere dietro alla soverchia complessità del proprio compito¹⁹⁸.

Nel corso dell'anno successivo la tensione venne progressivamente crescendo intorno alla problematica della formazione e, conseguentemente, della composizione del personale della Marina, sia militare che civile.

Sulla scia dell'intervento del Valli interveniva il comandante della marina mercantile A. Teso che nel corso del 1898, attraverso una coppia di articoli cercò di tratteggiare le condizioni della marina di commercio italiana, nel tentativo di sensibilizzare l'opinione pubblica e le elite navali verso un settore che di anno in anno versava in condizioni sempre più gravi¹⁹⁹.

Mentre i civili si affaticavano per ottenere un po' di attenzione, l'articolo del Vecchj ne attirò anche troppa e diede luogo alle risposte accalorate di alcuni giovani ufficiali; tra cui va annoverato un fresco tenente di vascello che nel 1901 avrebbe assunto la docenza di "arte e storia militare navale" alla Regia Accademia Navale di Livorno: Giovanni Sechi, che in seguito diverrà anche ministro della Marina²⁰⁰.

Il Sechi rispose nel febbraio del 1898²⁰¹ con grande incisività smontando metodicamente (anche

¹⁹⁷ A. V. VECCHJ, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Agosto Settembre 1897, pp. 219-246

Jack LA BOLINA, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Novembre 1897, pp. 265-273

¹⁹⁸ M. VALLI, *La scuola superiore degli ufficiali di Marina*, Lettere al direttore, Rivista Marittima, Luglio 1897, pp. 112-113

¹⁹⁹ A. TESO, *Le condizioni della Marina Mercantile italiana*, Rivista Marittima, Gennaio 1898, pp. 81-110

A. TESO, *Le condizioni della Marina Mercantile italiana*, Rivista Marittima, Dicembre 1898, pp. 403-422

²⁰⁰ E da ministro darà luogo ad una serie di provvedimenti volti a tagliare spese superflue in pro di una maggiore e più approfondita formazione del personale.

²⁰¹ G. SECHI, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Febbraio 1898, pp. 279-289

toccando i soliti tasti sensibili dell'orgoglio nazionale e delle qualità altissime del marinaio italiano) le precedenti affermazioni del Vecchj, e venne raccogliendo in aprile anche il sostegno di un altro autore, C. Grillo²⁰² che andò a puntualizzare ancora di più sul problema del reclutamento e della qualità degli equipaggi, realizzando questa volta una orgogliosa difesa a spada tratta dell'Armata di mare e delle sue scelte in tema di uomini.

Difesa di principio che, come sempre in questi casi, non lasciava spazio alcuno né ad altre opinioni né alla possibilità di errori o difetti all'interno della struttura militare; ma esacerbava i malumori facendo degenerare la discussione in un muro contro muro a base ideologica.

Nel contempo e con toni diversi il dibattito si accese anche sul periodico della Lega Navale ad opera del sempre attento ARGUS.

Questi abbandonò fin dal principio l'idea di una difesa ad oltranza dell'operato dell'amministrazione della marina, preferendo invece inserire il discorso del VECCHJ in un ambito più generale come quello del "problema navale italiano", a lui molto caro e toccato nello stesso periodo anche da Cristoforo Manfredi²⁰³.

Anche il periodico della Lega vide quindi accendersi la discussione con una serie di interventi consecutivi che tendevano sia a completare il discorso precedentemente aperto - inserendo altri punti di vista e termini di paragone - sia a confutare con forza le affermazioni precedentemente fatte dal Vecchj²⁰⁴.

Purtroppo, a causa del problema determinato dall'uso degli pseudonimi, questo dubbio circa la paternità di molti interventi non potremo mai togliercelo del tutto.

A tutto ciò *Jack La Bolina* rispose a sua volta nell'ottobre dello stesso anno (1898), questa volta calcando la mano non più sugli equipaggi ma sugli ufficiali - di cui facevano parte anche i suoi critici - che avevano la responsabilità diretta del comando delle unità navali dando alle stampe un articolo espressamente dedicato "all'etica del comando"²⁰⁵, in cui ribadiva ancora una volta i suoi concetti di base e richiamava il mondo marittimo ad una maggiore attenzione verso il lato umano della struttura

²⁰²C. GRILLO, *Gli equipaggi*, Rivista Marittima, Aprile 1898, pp. 43-68

²⁰³ ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi*, La Lega Navale, febbraio 1898, pp. 54-62

²⁰⁴ Non ci sarebbe affatto da stupirsi se dietro alle iniziali "G. S." di uno dei critici di tale articolo vi fosse proprio quel tenente Giovanni SECHI che non aveva lesinato le critiche sulle pagine della Rivista Marittima.

Eugenio BOLLATI di St. PIERRE, *La preparazione alla guerra marittima*, La Lega Navale, marzo 1898, pp. 79-84

ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi (continua)*, La Lega Navale, marzo 1898, pp. 84-91

ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi (fine)*, La Lega Navale, Aprile- Maggio 1898, pp. 113-118

G. S., *A proposito dell'equipaggiamento dell'Armata*, La Lega Navale, Aprile-Maggio 1898, pp. 118-120

Eugenio BOLLATI di St. PIERRE, *Cooperazione tra marina e esercito*, La Lega Navale, Aprile-Maggio 1898, pp. 126-129

G. S., *A proposito dell'equipaggiamento dell'Armata*, La Lega Navale, giugno 1898, pp. 170

²⁰⁵ Augusto Vittorio VECCHJ, *L'etica del comando*, Rivista Marittima, Ottobre 1898, pp. 5-20

militare, e conseguentemente verso la formazione di questo.

Lato, quello del “coefficiente umano”, considerato da lui sempre come più importante; e le discipline ad esso afferenti come “professionalizzanti” sotto il punto di vista dell’acquisizione dei rudimenti dell’arte del comando.

A riportare la discussione perlomeno su di un piano di rispetto reciproco e di sostanziale equità pensò l’anno successivo il comandante G. Astuto che con due articoli un po’ più moderati²⁰⁶ e distesi – pur tutelando le scelte in tema di reclutamento e formazione operate dall’amministrazione della Marina – rasserendò alquanto un clima che tendeva ad accendersi e scaldarsi sempre di più.

Nel 1900 la discussione tese a scemare un po’ e a passare inizialmente in secondo piano di fronte agli sviluppi e alle riflessioni rese necessarie dall’epilogo del conflitto SPANO-AMERICANO.

Le aperture teoriche furono difatti più legate all’analisi delle performance belliche dei contendenti, alla ricerca delle cause del clamoroso fallimento iberico; e la voce esperta e competente di Domenico Bonamico occupò molto spazio impedendo nell’immediato che le vicende belliche venissero distorte dai vari autori nel tentativo di rinforzare il loro punto di vista.

Ma fu tutto inutile.

La bagarre si riaccese quasi subito a causa dell’uso un po’ troppo spregiudicato di quella “*brochures-panique*” accennata precedentemente e che proprio ARGUS aveva tanto contribuito ad affermare in Italia con il suo famoso libro “*La guerra del 190...*”.

I timori circa un possibile verificarsi di un tale disastro a spese del Regno d’Italia, così come era toccato agli spagnoli, tenevano banco.

E al fianco di interventi più ponderati fiorivano una pletora di scritti che andavano dal massimo della positività al massimo del catastrofismo.

Il biennio 1900-1901 - che risentiva ancora delle paure della “crisi di fine secolo” - fu infatti uno di quei momenti critici in cui i toni delle discussioni presero a salire fino a giungere decisamente sopra le righe; uno di quei momenti in cui anche un uomo del calibro di Camillo Manfroni, solitamente equilibrato e attento, prese a pubblicare una serie di interventi dedicati a quegli “imponderabili” motivi che dovevano spingere l’Italia a cercare il proprio futuro nel mare e sul mare, contribuendo involontariamente ad attizzare un fuoco già da tempo acceso sotto un calderone ormai prossimo

²⁰⁶G. ASTUTO, *L’Armata necessaria*, Rivista Marittima, Gennaio 1899, pp. 11-22

G. ASTUTO, *L’Armata necessaria. Scopo e requisiti*, Rivista Marittima, Marzo 1899, pp. 495-512

all'ebollizione²⁰⁷.

Contemporaneamente a tali brevi saggi apparsi su La Lega Navale era la Rivista Marittima a dare ampio spazio ai contributi degli studiosi.

Vennero pubblicati infatti una gran quantità di articoli sia dedicati ai problemi del personale - come quello di M. Valli dedicato ancora al problema della "forza morale"²⁰⁸ - che a quello dell'indirizzo che doveva prendere la politica navale nazionale - problema quest'ultimo ben esplicitato nei contributi di Cristoforo Manfredi, G. Roncagli, Camillo Manfroni²⁰⁹ - per poi tornare in maniera specifica al problema dell'educazione e della formazione in risposta al già citato articolo di Augusto Vittorio Vecchj su La Nuova Antologia²¹⁰ del 1901.

Ancora una volta a rispondere con fermezza e moderazione fu in primis il comandante G. Astuto²¹¹ che non esitò a far presente l'estremismo di molte delle affermazioni del Vecchj circa la formazione dei cadetti della Regia Accademia, specie in merito ai lamentati deficit nelle materie di carattere letterario, storico e geografico.

Una cosa infatti era lamentare una lacuna e attivarsi per sanarla, o esporre una critica strutturata; ma ben altra questione era esprimere un giudizio netto e pressoché inappellabile di negatività e insufficienza fin dall'insegnamento scolastico di base ottenuto nelle scuole pubbliche, per arrivare a quello impartito specificatamente nell'Accademia di Livorno²¹².

Difatti pur se avvalorata da alcuni elementi effettivamente preoccupanti, affermazioni generalizzate di tal genere, che probabilmente risentivano molto del clima di aspra contrapposizione determinatosi negli anni precedenti, non potevano passare inosservate né senza risposta.

²⁰⁷ Camillo Manfroni fu autore nel biennio 1901-02 di una serie di interventi noti come "gli imponderabili"; ognuno di questi era dedicato ad uno degli argomenti che secondo l'idea della lega navale e della propaganda nazionalista del tempo doveva spingere il paese a credere nel suo ruolo e destino marittimo.

²⁰⁸ M. VALLI, *L'educazione del sentimento nel marinaio italiano*, Rivista Marittima, Marzo 1900, pp. 479-501

²⁰⁹ Camillo MANFRONI, *L'avvenire marittimo dell'Italia*, Rivista Marittima, Luglio 1900, pp. 21-40

G. RONCAGLI, *Il dominio del mare dal punto di vista italiano*, Rivista Marittima, Ottobre 1900, pp. 55-75

Cristoforo MANFREDI, *Da terra e da mare*, Rivista Marittima, Novembre 1900, pp. 215-250

Cristoforo MANFREDI, *Da terra e da mare*, Rivista Marittima, Gennaio 1901, pp. 81-105

²¹⁰ Jack LA BOLINA, *L'uomo e la nave*, La Nuova Antologia, maggio-giugno 1901

²¹¹ G. ASTUTO, *Autoeducazione e autoistruzione*, Rivista Marittima, Luglio 1901, pp. 41-48

²¹² Scrive il VECCHJ che

"La renitenza allo scrivere implica evidentemente un timore che la sola inesperienza letteraria può giustificare, e difatti non l'hanno risentita codesta renitenza altri ufficiali di marina educati fuori dal grembo della R. Scuola e dell'Accademia; cioè il DE AMEZAGA proveniente dalla marina mercantile, il BRIN dottore universitario, il MARTORELLI allievo all'école normale, il SOLIANI, il BETTOLO, il BONAMICO che nell'università fecero il primo ed indelebile tirocinio. ARGUS, fervido ed audace polemista, dal quale è lecito dissentire, ma che è obbligo rispettare ed apprezzare, proviene dalla bassa forza e può considerarsi un autodidatto. Non sono argomenti codesti che provano l'insufficienza dell'insegnamento scolastico fondamentale tra noi?"

Jack LA BOLINA, *L'uomo e la nave*, La Nuova Antologia, fascicolo n. 707, 16 giugno 1901, pp. 653-664

C'è da considerare però che a differenza di molti altri autori che facevano perno più su questioni morali e ideologiche²¹³, il comandante G. Astuto cercò di fare anche uso di riflessioni legate alla formazione effettiva del personale di tutti i livelli (dai programmi scolastici alle realizzazioni scientifiche; dall'attività dell'Armata per combattere l'analfabetismo degli equipaggi, alle iniziative dei circoli culturali per acculturare gli equipaggi attraverso la lettura, etc. etc.).

In parole povere si evidenziò ulteriormente il fatto che i dati di riferimento, su cui i vari autori si basavano per sostenere le loro tesi, erano sostanzialmente gli stessi; solamente visti da punti di osservazione diversi e quindi interpretati in maniera differente – anche radicalmente - e con maggiore o minore fiducia verso l'organismo complesso della marina da guerra.

Effettivamente però all'alba del nuovo secolo la fiducia che si poteva riporre nella marina militare in caso di conflitto era effettivamente scarsa.

Pur con tutta la fiducia e l'amore possibile per la Regia Marina a lamentarsi della “non esistenza” dell'Armata era anche lo stesso Re d'Italia Vittorio Emanuele III nelle lettere scritte al suo vecchio precettore, il generale Egidio OSIO.

In parole povere i problemi – “le mende”, come le chiamavano gli oratori alla Camera – della Marina Militare & civile erano concreti, reali e assai preoccupanti.

Come detto nei paragrafi precedenti le reciproche accuse che questi autori si scambiavano a vario titolo sui periodici nazionali non restavano chiuse in tali ambiti ristretti; erano di dominio pubblico e una volta avulse dai loro contesti di riferimento divenivano vere e proprie armi; specie nelle mani di quella parte dell'élite politica nazionale emergente raccolta nei partiti dell'ESTREMA che, in lotta per la sopravvivenza contro gli schieramenti conservatori (e anche moderati), approfittava del fianco scoperto dei militari per affondare il colpo.

I caratteri specifici e le criticità proprie del mondo militare – in questo caso marittimo - finora evidenziati all'interno della discussione erano sotto gli occhi di tutti già da allora; così come era palese il costante e strumentale ricorso alla comoda coperta offerta dal “bandierone patrio” e dall'orgoglio nazionale ferito²¹⁴.

²¹³ Piero ORSINI, *Ancora “L'uomo e la nave”*, La Nuova Antologia, fascicolo n. 717, 1 novembre 1901, pp. 153-168

²¹⁴ Il ricorso ai soliti discorsi circa l'orgoglio nazionale e l'amor di patria corroborati da elementi presi a mano bassa dalla Jack LA BOLINA, *L'uomo e la nave*, La Nuova Antologia, fascicolo n. 707, 16 giugno 1901, pp. 653-664

²¹⁴ Piero ORSINI, *Ancora “L'uomo e la nave”*, La Nuova Antologia, fascicolo n. 717, 1 novembre 1901, pp. 153-168

storia del paese o da teorie politiche di vario genere creava spesso dei gravi problemi all'interno delle aule di Montecitorio, specie quando determinate affermazioni venivano da elementi propri del settore militare, e questa è cosa ben nota.

Il problema dell'intervento attivo da parte di questi era tanto sentito che la stessa direzione de LA NUOVA ANTOLOGIA si sentì in dovere di precisare la propria posizione, il proprio pensiero in merito con un intervento in nota all'articolo di Piero ORSINI qui citato; l'idea che i militari in generale non dovessero intromettersi in questioni di politica, né men che

Coperta che lentamente veniva sempre più stendendosi anche sulle discussioni all'interno dei periodici.

Se però era scontato il carattere propagandistico de La Lega Navale, lo era assai meno quello degli altri periodici che videro comunque una notevole rarefazione degli interventi tra il 1901 e il 1906.

In fin dei conti il ricorso al silenzio, o al tecnicismo esasperato è sempre stato un comodo sistema per evitare di rispondere a domande particolarmente scomode; specie in un momento di grande fioritura intellettuale e tecnica come fu quello del primo '900 in cui i "professionisti" civili iniziavano ad avere ben poco da invidiare ai loro emuli militari sia per competenza, che per orgoglio di classe che per capacità tecnica²¹⁵.

Nel 1902 infatti vi fu solo un blando accenno al tema sulla RIVISTA MARITTIMA e su LA LEGA NAVALE, quasi a mo di strascico della discussione dell'anno precedente²¹⁶, ma nulla sulla NUOVA ANTOLOGIA.

Lo stesso pesante silenzio perdurò anche nel 1903 per interrompersi nel 1904.

meno fare politica attiva era abbastanza generalizzata al tempo; ne sono prova le parole del generale tedesco Wilhelm GROENER negli anni del primo dopoguerra con cui inveiva duramente contro la "maledetta politica" sostenendo che ad occuparsene dovessero essere pochi e con attenzione e riservatezza, e non la massa generalizzata degli ufficiali e soldati. Idem si può dire in riferimento all'idea radicata al tempo che la forza di un esercito si misurasse attraverso il silenzio immobile dei reggimenti.

Preconcetti questi duri a morire ma che le ricerche dei sociologi militari citati in apertura (STUOFFER, SHILLS, JANOWITZ) hanno combattuto con forza sulla base di dati empirici raccolti scientificamente; dati che hanno provato al di là di ogni ragionevole dubbio che le unità combattenti germaniche più profondamente politicizzate (le WAFFEN SS) erano quelle che effettivamente offrivano la miglior prova in battaglia e i più alti livelli di sviluppo dei legami di gruppo primario in pro del mantenimento della coesione interna, anche in presenza di condizioni generali ormai ben più che disperate.

Sosteneva la direzione de LA NUOVA ANTOLOGIA che:

"[...] non possiamo [fare] a meno di associarci con tutto il cuore all'augurio, che l'educazione dei nostri ufficiali di marina non tenda a fare di essi né oratori né uomini parlamentari. Senza dubbio la cultura generale, storica e letteraria, diventa sempre più utile nell'ufficiale di terra e di mare, [...]. Ma un'educazione, retorica, oratoria o politica sarebbe una vera sventura per i nostri ufficiali e per la patria ch'essi devono servire. I più, anzi, incominciano a ritenere che sarebbe più opportuno che gli ufficiali in attività di servizio non fossero eleggibili alla Camera, benché parecchi di essi vi abbiano tenuto un posto onorevole. La retorica è già anche troppo penetrata nell'esercito, [...].! Bisogna invece richiamare l'intera vita italiana, militare e civile, al fare, non al parlare, al silenzio e non alla declamazione."

Cit., Piero ORSINI, *Ancora "L'uomo e la nave"*, La Nuova Antologia, fascicolo 717, 1 novembre 1901, pp. 165-166

²¹⁵ Da tenere sempre presente in tal senso che in paesi più sviluppati come la Gran Bretagna (soprattutto) e la Germania la parte tecnicamente più avanzata era spesso la civile e non la militare; difatti – anche se sembra paradossale - la mancanza di vincoli legati alle corazzature e alle armi permetteva lo sviluppo e la prova di una quantità di ritrovati tecnici di avanguardia come a metà ottocento erano state la propulsione a vapore con le eliche posteriori; la doppia elica in luogo della singola; l'uso di caldaie di nuova generazione e di sistemi di trasmissione più raffinati; etc. etc.

Tutte cose che poi vennero applicate alle realizzazioni belliche dopo pochi anni.

Emblematico è in tal senso il resoconto dei viaggi di studio realizzati da DUPY DE LOME in Gran Bretagna che portarono alla realizzazione dei sui tre progetti di fregate corazzate a propulsione posteriore (di cui fu realizzato solo il *Napoleon* poi effettivamente impiegato in azione al tempo della guerra di Crimea).

²¹⁶ U. GUADAGNINI, *Costituzione degli equipaggi*, Rivista Marittima, Aprile 1902, pp. 59-73

Jack LA BOLINA, *L'azione sociale della Marina nella storia*, Rivista Marittima, Giugno 1902, pp. 421-430

N., *L'indirizzo degli studi nautici*, La Lega Navale, anno V, n. 20, II quindicina di ottobre 1902, pp. 474

Luigi MARTINI, *Educazione marinara*, La Lega Navale, anno V, n. 20, II quindicina di ottobre 1902, pp. 475-476

SEMPRONIO, *Gli studi nautici*, La Lega Navale, anno V, n. 22, II quindicina di novembre 1902, pp. 523-524

Iniziavano ad addensarsi le nubi della tempesta in estremo oriente e puntualmente prendevano a ridestarsi le voci critiche; perché la guerra è il banco di prova degli organismi militari e i suoi risultati – specie se negativi – sono difficilmente passabili sotto silenzio, e men che meno eliminabili.

E la prima voce ad emergere fu quella di un elemento assai noto sulla scena politica, culturale e militare italiana.

Ad esprimersi con chiarezza fu infatti Fortunato Marazzi, che oltre alle spalline di generale del Regio Esercito e ad un quinquennio passato da volontario nella legione straniera (era anche stato insignito della Legion d'Onore) vantava anche un seggio alla Camera dei Deputati nelle file della destra conservatrice (seggio confermato oltretutto per diverse legislature consecutive).

Il Marazzi, da vero militare competente che aveva preso parte a ben più di un'azione bellica, si era reso conto, come il Vecchj, dei problemi che il culto delle tradizioni poteva dare alle forze militari quando queste divenivano intoccabili pur essendo sottoposte alla naturale usura del tempo, generando di riflesso fenomeni di vera e propria sclerosi intellettuale.

Il rimedio che il generale deputato proponeva era il ricorso ad una massiccia e larghissima campagna di istruzione e formazione del personale a tutti i livelli sostenendo che

“Il soldato non è più un automa. Fu già un tempo in cui gli scarsi effettivi permettevano una relativa scelta fra i soldati, e poiché si combatteva con riunioni compatte, così gli elementi deboli si trovavano come asserragliati nei forti e ne seguivano l'impulso. L'istruzione nelle masse era infima, anzi nulla, epperò chi comandava aveva facile ascendente sui propri soldati. Più questi erano zotici ed ignoranti e meglio pareva: li guidava l'incoscienza ed il terrore. [...] Oggi il popolo entra nelle file dell'esercito con educazione, con idee differenti dalle antiche e bisogna formare la sua coscienza bellica; bisogna esaltarne le qualità morali, affinché per convinzione sua propria si comporti a dovere nelle varie fasi del combattimento.”²¹⁷

E per formare tale coscienza bellica diveniva necessità che tutti – gregari e graduati - disponessero nella massima quantità di un'unica forza:

“[...]”: una sola forza s'impone e fa chinare la testa anche agli scettici: *il sapere*. Un esercito sarà dotto o sparirà, giacché esso deve combattere più in pace che in guerra, esso deve persuadere molte coscienze, esso deve abbattere molti errori, esso deve vincere molte concorrenze. [...] I suoi componenti devono emergere in confronto di quanti altri – negli omologhi strati sociali – si dedicano alle professioni civili. [...] Riassunto: è nella scuola, cioè a dire nella scienza, che devono rifiorire e

²¹⁷ Fortunato MARAZZI, *Metamorfofi guerresche*, La Nuova Antologia, Fascicolo 791, 1 dicembre 1904, pp. 495

vivere le istituzioni militari.”²¹⁸

E nelle “istituzioni militari” era compresa anche la Marina da Guerra.

Il discorso del Marazzi non era a senso unico né portato avanti con il paraocchi: il problema era globale e globalmente andava affrontato.

Al pari degli interventi di Augusto Vittorio Vecchj e di Camillo Manfroni, anche in queste righe non vi era spazio per le tirate patriottiche; né per l’assoluta e cieca fiducia nelle qualità innate del soldato italiano.

Per avere un buon personale era ritenuta necessaria una specifica e curata educazione.

Per mettersi in grado di competere con gli organismi militari esteri diveniva necessità una metamorfosi radicale della mentalità, delle attitudini; perché quelle ereditate dopo il 1870 in seguito all’ultima grande guerra europea avevano ormai 34 anni di pace sulle spalle e rischiavano di essere messe in crisi, di essere sorprese, dalle novità.

E le novità in quegli anni arrivavano davvero.

Erano giunte prima dall’ovest al grido di “Cuba libre” e ora si sentivano arrivare anche sulle ali del “vento divino”, il vento dell’est.

Correva l’anno 1905; l’anno della battaglia degli stretti di TSUSCHIMA.

L’onda della schiacciante vittoria nipponica sulle armate terrestri e marittime russe²¹⁹ sferzò il mondo militare italiano (ed europeo) dando finalmente modo ai critici di riprendere fiato; facendo perno su di un nuovo termine di paragone: su quelle che erano effettivamente delle caratteristiche forti del cittadino, soldato e graduato giapponese: l’educazione, la formazione e l’ideologia.

La discussione faceva notare che se era noto che la formazione tecnica delle armate nipponiche era stata mutuata dagli esempi britannico e tedesco; pure il soldato giapponese aveva espresso chiaramente una caratura e delle capacità assolutamente singolari e originali.

La differenza quindi, se non poteva essere individuata nei materiali e nelle tecniche avanzate, doveva risiedere necessariamente negli uomini e nella loro educazione di base.

Fu manifesto a tutti – e accettato da tutti – che la differenza stava nell’educazione che il paese, nella sua interezza, impartiva ai cittadini, considerati come “futuri soldati” fin dai primissimi anni di età.

In Aprile sulla Rivista Marittima apparve un primo articolo di A. Levi Bianchini proprio dedicato allo studio di quei processi che avevano dato luogo alla nascita di quella ufficialità nipponica capace di

²¹⁸ Idem, pp. 502

²¹⁹ Battaglie di Mukden, Port Arthur e Tsushima

piegare i russi a Tsushima, Mukden e Port Arthur.

E cosa ancora più importante, in tale scritto non si faceva menzione della sola e specifica - seppur alta - formazione tecnica di tale elite; ma si poneva l'accento sulla sua vera e propria educazione ai valori nazionali²²⁰; una cosa questa richiesta in Italia tanto per i membri delle forze combattenti che per i semplici cittadini.

Nello stesso mese era Gaetano Limo a prendere la parola sul periodico della Lega Navale con un breve scritto con cui esaminava anche lui quella marina nipponica che era salita così prepotentemente agli onori della ribalta.

E l'esame cadeva nello specifico sul personale che la componeva e la animava²²¹.

Pochi mesi dopo il sempre attento Augusto Vittorio Vecchj fece risuonare ancora una volta la sua voce con un articolo apparso questa volta su *La Nuova Antologia* e dal titolo assai intrigante: "Nelson e Togo".

L'intento dell'autore era di realizzare un parallelo tra i due personaggi; mettendo in mostra le qualità singolari degli uomini; e per diretta conseguenza la loro formazione ed educazione al dovere supremo che, unita all'esperienza diretta, li aveva messi in grado di tradurre in pratica una vecchia massima da lungo tempo assimilata dalla scuola bellica britannica di velica tradizione, che di tecnico non aveva proprio nulla:

"La finalit  dell'ufficiale di mare   carpir l'atomo fuggente ed avventurato che si offre oggi; o che non torner  mai pi "

Massima questa appartenente proprio ad un ancor giovane Orazio NELSON; tramandata ai posteri attraverso i suoi carteggi e datata alla prima decade di febbraio del 1797, prima della battaglia di Capo San Vincenzo, contro la flotta spagnola.

Mentre il Vecchj continuava a ripetere sempre le stesse cose senza stancarsi mai, ma senza riuscire a suscitare pi  n  molto clamore n  la solita attenzione, altre energie andavano contemporaneamente sperperate in inutili repliche ad affermazioni considerate "offensive" del nome italiano, che rivangavano l'ancora recente ricordo della performance di Adua.

Affermazioni che orgogliose e dure lo erano di sicuro ma che in realt , in quei giorni di inizio '900, di

²²⁰ A. LEVI BIANCHINI, *L'educazione degli ufficiali nella marina giapponese*, *Rivista Marittima*, Aprile 1905, pp. 101-124

²²¹ ARGUS, *La marina giapponese. Il personale*, *La Lega Navale*, anno VIII, n. 7, seconda quindicina di Aprile 1905, pp. 145-149

offensivo avevano ben poco²²².

Mentre tante energie si dilapidavano in questioni di puro orgoglio nazionalistico²²³, o di vuoto tecnicismo²²⁴ il problema della poca rispondenza della cultura dell'ufficialità di marina con le necessità di tutti i giorni a bordo e a terra arrivava esacerbato alla Camera.

Era arrivato ormai il 1906 e dinanzi al ministro della Marina Carlo Alessandro Mirabello risuonarono le parole del Capitano di Fregata Girolamo Marcello circa l'assenza della "storia" nel curriculum dell'ufficialità marittima italiana; e dell'alto valore di tali insegnamenti in qualità di disciplina autenticamente "professionalizzante".

Dopo questo appunto polemico la discussione sulla formazione ed educazione del personale di livello "ufficiale" cominciò a passare decisamente in secondo piano.

Le riflessioni sulla condotta bellica russa divennero prioritarie; e le vicissitudini nazionali e internazionali (i rinnovati attriti con l'impero Asburgico, le lotte in Parlamento per la definizione dell'inchiesta sul Regio Esercito, gli scontri sui risultati dell'inchiesta sulla Regia Marina, le calamità naturali che colpirono il paese nel 1908, le manovre politiche volte a preparare il terreno per l'impresa libica nel 1909, etc. etc.) assorbito in massima parte l'attenzione e le energie delle élite militari e politiche del paese.

Residue discussioni venivano periodicamente aperte per sollecitare la soluzione del problema della marineria commerciale, specie quando ci si approssimava a scadenze importanti come, ad esempio, quella delle Convenzioni Marittime.

Ma dopo la chiusura del dibattito sul comportamento dell'amministrazione della Marina in merito alla trasparenza dei bilanci e all'assegnazione delle commesse, che vide nel 1906 il rinnovo della piena

²²² Sempre su LA LEGA NAVALE uscì un veemente articolo di Giuseppe PARRUCCHETTI in risposta ad una affermazione fatta da Theodore ROOSEVELT l'anno precedente in un suo libro dal titolo "The strenuous life", pubblicato in Italia con il titolo "Vigor di vita"; il trafiletto incriminato affermava:

"[...] quelli che hanno dimenticato la sconfitta dei greci dai turchi, degli italiani dagli abissini e le fiacche campagne sostenute dalla Spagna contro il debole Marocco, devono rendersi conto che al momento presente le coste del Mediterraneo sarebbero scorazzate dai turchi e dai mahdisti del Sudan, se questi barbari guerrieri non avessero da temere altro che quelle potenze dell'Europa meridionale che hanno perduto lo spirito bellicoso!"

Effettivamente non ci si poteva aspettare nulla di diverso né di meno orgoglioso da parte di un esponente politico che aveva preso parte direttamente alla campagna di Cuba alla testa di una formazione di volontari.

Cit. Theodore ROOSEVELT, *The strenuous life*, traduzione italiana di Hilda di MALGRA', *Vigor di vita*, Milano, Treves, 1904, pp. 45

Giuseppe PARRUCCHETTI, *Un'offesa al nome italiano*, La Lega Navale, n.16, agosto 1905, pp. 361

²²³ Fulco TOSTI di VALMINUTA, *L'educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, Ottobre 1906, pp. 21-30

²²⁴ Nel corso dell'anno finanziario 1905-1906 alla Camera dei Deputati l'onorevole Giovanni BETTOLO non poté non esprimere il proprio orgoglio di ingegnere nel mettere al corrente l'assemblea che alla battaglia di Tsushima avevano preso parte due incrociatori costruiti dai cantieri ANSALDO; dando ampio risalto alle cifre che esprimevano le prestazioni in combattimento delle navi, e l'alto livello raggiunto dall'industria navale nazionale, quasi queste creazioni geniali si portassero da sole senza il bisogno dell'equipaggio.

fiducia nell'operato di tale istituzione ad opera delle Camere, si spense anche la discussione pubblica ad alto livello circa il problema della formazione dell'ufficialità di marina.

Se discussioni vi erano ancora, queste vertevano più sul problema della bassa forza, degli equipaggi e della "forza morale" quasi a voler credere che i graduati fossero immuni dalla questione.

Solo nell'inoltrato 1909 comparve sulla Rivista Marittima un breve articolo del Vecchj dedicato alla problematica del comando delle unità navali; ma fu praticamente ignorato, e non diede luogo ad alcuna risposta²²⁵.

Finalmente due anni dopo, nel 1911 il problema tornò potentemente alla ribalta grazie all'azione concomitante del tenente di vascello Inigo Campioni e del professor Camillo Manfroni, che riesumarono la questione nel momento in cui si prese a dibattere della nuova proposta di riforma della Regia Accademia Navale.

Ma ormai il tempo delle discussioni, delle possibilità era passato o quasi scaduto.

Nel 1910 a Firenze era stata fondata l'ANI (Associazione Nazionalista Italiana), e le voci favorevoli ad un nazionalismo aggressivo, bellicista e imperialista vennero moltiplicandosi e crescendo in volume; nonostante gli sforzi di alcuni uomini particolarmente attenti ed avveduti che tentarono fino alla fine di ostacolare la deriva nazionalista, la maggioranza desiderosa di menare le mani, di mostrare i muscoli, soverchiò ogni remora e ogni dubbio.

Presto "la grande proletaria" si sarebbe mossa e le forze della nazione sarebbero passate, accompagnate da una cacofonia di voci stridule e urla forsennate, a quei "fatti" che la direzione de La Nuova Antologia aveva tanto desiderato un decennio prima.

²²⁵Jack LA BOLINA, *Riflessioni sul comando navale*, Rivista Marittima, giugno 1909

CAPITOLO 4

Paragrafo 2

“Cosa leggono i marinai?”

Il problema della cultura del personale: dall’ufficialità al C.R.E.

Finora si è parlato – più o meno diffusamente e più o meno approfonditamente – di “storia”, “storia navale”, “insegnamento della storia”, “ruolo della storia” nella formazione, e si è visto quanto questa fosse presente a livello di programmi, orari e prospetti.

Si è ricostruito – anche se sommariamente - il dibattito circa la tipologia di formazione da impartire e le varie voci pro e contro la linea formativa scelta dal ministero della Marina Militare.

Ma non si è ancora trattato di un problema intimamente legato a tutto ciò, ossia del cosa ci fosse realmente all’interno di tali programmi di storia, di quali testi scolastici fossero destinati ai giovani cadetti, cioè di cosa leggessero realmente gli ufficiali per divenire tali; e in sottordine di cosa leggessero anche i marinai²²⁶.

Ora è possibile imbastire una prima – per quanto incompleta – risposta riferita alla parte umanistica della formazione, inquadrandola all’interno dei paletti fissati nei paragrafi precedenti.

Come si è visto, fino al 1894-96 la struttura formativa prevedeva in linea teorica corsi generali di storia mutuati annualmente; tenuti da docenti civili che in linea teorica dovevano mirare a fornire quegli stessi elementi somministrati ai giovani allievi delle scuole secondarie statali.

Si poneva tale necessità perché dovevano essere mantenute delle corrispondenze tra i programmi fintanto che sussisteva la possibilità per un giovane di abbandonare gli studi in accademia e fare ritorno alla vita civile²²⁷.

Si passava quindi dalla storia romana e della classicità a quella medievale, moderna per poi arrivare infine alla specifica storia navale o “arte e storia militare” mutuata esclusivamente nel biennio del corso di applicazione successivo al quinquennio di base in accademia.

Le discipline storiche con cui i giovani si cimentavano durante gli anni passati inizialmente a Livorno avevano – in linea con la temperie culturale del tempo - più un valore ideologico e generalmente

²²⁶ Il discorso vale anche al contrario; non è infatti possibile escludere la possibilità che molti libri acquisiti per “acculturare” gli equipaggi venissero presi in prestito e letti anche dagli ufficiali.

²²⁷ Cosa questa comunque problematica in quanto la Regia Accademia Navale non forniva un titolo di studio legalmente riconosciuto dal comparto civile; di conseguenza il reinserimento nel mondo scolastico civile veniva effettuato sempre in condizioni svantaggiose, e non c’era parità tra gli anni in accademia e nessuna delle scuole secondarie civili.

educativo che professionale²²⁸; al massimo potevano prevedere una più o meno intensa caratterizzazione di alcuni specifici punti, dovuta magari al luogo e alla specificità (o al blasone) della futura carriera di ufficiale²²⁹.

Tali corsi non erano soli a sostenere il peso dell'educazione dei cadetti; erano accompagnati da - o accompagnavano a loro volta - corsi paralleli di letteratura italiana e geografia, in modo da poter offrire un iter formativo tutto sommato completo, e, come appena accennato, presumibilmente simile sulla carta ai programmi dei regi istituti nautici attivi sul territorio nazionale; cosa questa che abbiamo anche visto precedentemente attraverso i confronti con i programmi di tali istituti scolastici civili.

Ci sono però altri elementi in favore e contro tale affinità che vale la pena esaminare brevemente.

A tenere, fino al 1896, i corsi di storia in particolare (e umanistici in generale) in accademia erano davvero alcuni accreditati storici nazionali, per quanto magari non tutti ugualmente celebri.

Al momento del passaggio alla Riforma MORIN nel 1894 tenevano corsi di tal genere Pietro VIGO, Camillo MANFRONI, Francesco PELLEGRINI, Gerolamo OLIVATI e Giovanni TARGIONI TOZZETTI.

VIGO e MANFRONI erano gli unici due storici di mestiere che fossero conosciuti all'interno del panorama culturale nazionale (MANFRONI era nel 1895/96 libero docente di storia moderna presso le università di Genova e Roma; VIGO insegnava storia nel regio istituto tecnico di Livorno); PELLEGRINI insegnava storia nel regio liceo della città di Livorno e il TARGIONI TOZZETTI era un conosciuto e apprezzato librettista d'opera oltre che insegnante di lettere italiane presso l'istituto tecnico Amerigo Vespucci sempre in Livorno²³⁰.

Visto che tre docenti su cinque erano inseriti nei ruoli del ministero della pubblica istruzione in qualità di docenti in licei o istituti tecnici è legittimo pensare che, almeno in parte, sia veritiera l'affermazione precedentemente fatta che i programmi di base degli studenti civili e dei cadetti fossero comuni, o

²²⁸Per maggiori chiarimenti sull'evoluzione dei programmi di storia si rimanda al testo di

Gianni Di Pietro, *Da strumento ideologico a disciplina formativa: i programmi di storia nell'Italia Contemporanea*, Milano, Mondadori, 1991

²²⁹ C'è sempre da tenere presente che le ragioni legate al "prestigio" dell'istituzione ospite erano assai forti; forti al punto da divenire addirittura escludenti all'atto della ammissione ad un eventuale concorso a cattedra all'interno della Regia Accademia se non soddisfatte.

L'art. 5 del R. D. 23 giugno 1898 n. 358, in cui si fissavano le norme per l'accesso del personale docente civile in Accademia recitava testualmente:

"Il ministro della marina si riserva la facoltà di escludere dall'ammissione ai concorsi quei professori e maestri che, per ragioni d'indole morale, sono in condizioni non compatibili col prestigio indispensabile per un insegnante di un istituto militare."

²³⁰ Fonte:

Annuario ufficiale della Regia Marina, Roma, 1895-1896

Annuario ufficiale del ministero della pubblica istruzione, Roma, 1895-1896

perlomeno davvero molto simili almeno nelle letture di base.

Questa affermazione è rafforzata da due elementi.

In primis dal fatto che in linea generale la maggioranza dei docenti della Regia Accademia che fosse anche iscritta nei ruoli del ministero della pubblica istruzione, lo era con docenze nelle scuole primarie e secondarie; solo una sparuta minoranza aveva incarichi di livello universitario²³¹.

Poi dal fatto che diversi testi scolastici approvati dal ministero della Marina e dal comando dell'Accademia ad uso degli allievi delle scuole militari fossero anche utilizzati all'interno degli istituti tecnici e nautici; e soprattutto erano anche opera degli stessi docenti della Regia Accademia²³².

Erano questi degli importanti punti a favore della similitudine di insegnamento e della comunanza delle letture di base.

Vi era però anche un fattore che poteva dare luogo a differenziazioni all'interno di tali programmi; ed era il tempo effettivamente a disposizione dei docenti per portare avanti i corsi; corsi la cui durata spesso subiva delle modifiche proprio a causa delle necessità interne all'accademia, riducendo in alcuni casi "all'osso" corsi già nati esigui.

Proprio per ovviare a tali problematiche niente affatto infrequenti, era prassi fin dal 1881 – poi divenuta norma vincolante inserita negli ordinamenti - che i docenti depositassero le dispense delle lezioni con largo anticipo sull'inizio dei corsi, così che l'amministrazione dell'accademia potesse dare luogo alla loro pubblicazione e consegna agli studenti²³³.

In molti casi tali dispense andavano a costituire l'ossatura del corso rendendo molto difficili le deviazioni dal materiale consegnato.

²³¹ Per un quadro chiaro della composizione del personale docente della Regia Accademia Navale si rimanda ai tabulati nella sezione allegati.

In alternativa per un confronto specifico si rimanda a:

Annuario Ufficiale della Marina Militare, Roma, Tipografia del Ministero della Marina, 1895-1910

Annuario Ufficiale della Pubblica Istruzione, Roma, Tipografia del Ministero della Pubblica Istruzione, 1895-1910

²³² Camillo MANFRONI, *Lezioni di storia contemporanea d'Europa e specialmente d'Italia, ad uso dei licei, degli istituti tecnici e militari*, 1890...

Francesco PELLEGRINI, *Elementi di letteratura per le scuole secondarie: libro di testo per la R. Accademia Navale*, 1891..

Pietro VIGO, *Dizionario delle battaglie memorabili dai tempi più antichi ai nostri*, Livorno, 1893

Pietro VIGO, *Sommario di storia generale ad uso degli allievi della r. scuola macchinisti e dei regi istituti nautici*, Firenze, 1895

Pietro VIGO, *Patria e famiglia: racconti storici, novelle scelte e pagine buone, raccolte ed annotate dal dott. Pietro Vigo, per la gioventù italiana*, Mantova, 1912

²³³ L'art. 19 del R. D. del 4 agosto 1881 n. 399 (il primo effettivo ordinamento della Regia Accademia di Livorno) recita testualmente:

“Le lezioni dettate dai professori dell'Accademia debbono essere proporzionali al tempo consacrato ad esse e specialmente intese allo scopo cui debbono servire. E' dovere dei professori di consegnarle in tempo opportuno all'amministrazione dell'Accademia, perché siano desse stampate o almeno litografate per uso dei giovani, e le spese di stampa saranno a carico dell'amministrazione.”

Di conseguenza, visto che le dispense venivano prima vagliate e approvate dalla commissione agli studi dell'Accademia, la libertà di manovra di questi docenti all'interno degli stessi corsi loro assegnati diveniva "de facto" esigua pur in assenza di vincoli formali.

Per quanto vi fosse sulla carta una certa libertà di movimento lasciata ai vari professori (tutti i professori, sia civili che militari) circa la composizione dei programmi di studio e la loro somministrazione agli studenti, l'amministrazione della Regia Accademia attuava su questi un effettivo, totale e vincolante controllo.

Controllo che si determinava sia inserendo personale militare all'interno del Consiglio di Istruzione con lo specifico ruolo di presiedere e controllare, sia, come detto, richiedendo l'approvazione preventiva del consiglio stesso per i testi da ammettere e utilizzare²³⁴.

Mentre il controllo sui docenti militari era realizzato direttamente e immediatamente attraverso il legame gerarchico, quello sul personale civile si doveva attuare necessariamente per mezzo di strumenti "altri" definiti appositamente allo scopo e all'interno di specifici decreti.

Per comprendere al meglio il peso di questi vincoli soprattutto sui docenti di storia è il caso di affrontare il problema con maggiore larghezza e avvicinandoci gradualmente.

In primis, come detto in precedenza, per quanto mutuassero anche corsi di storia non tutti questi individui erano stati educati e cresciuti nella materia.

Tale specialissima appartenenza era confermata per Vigo e Manfroni, ma anche tra questi solo il secondo intratteneva effettivi, duraturi e comprovati rapporti di studio e di ricerca con il personale docente di livello universitario.

Nonostante però la specifica formazione e l'appartenenza ad un ambito culturale più vasto già durante l'attività di servizio, la vena critica del Manfroni, verso l'operato del Ministero della Marina in tema di istruzione, si palesò solo dopo aver lasciato il servizio attivo in Accademia per passare all'esclusivo insegnamento nelle regie università²³⁵.

Ora, che effettivamente fosse necessario un taglio tanto netto con il mondo militare per esplicitare quello "spirito critico" che è uno dei principali strumenti di lavoro, oltre che uno dei doveri

²³⁴ L'art. 20 del R. D. 4 agosto 1881 n. 399 prevedeva che:

"Soprintende all'istruzione degli allievi nell'accademia un consiglio d'istruzione composto di tutti i professori dell'accademia e presieduto dal comandante di essa. Il comandante in seconda è vicepresidente del consiglio e presiede le sezioni nelle quali esso si divide, siccome prescrive il regolamento. Detto consiglio rivede ed approva il testo delle lezioni dettate agli allievi, e senza il suo visto nessun libro d'insegnamento può essere messo nelle mani di questi."

²³⁵ Camillo MANFRONI fu dal 1884, quando aveva solo 23 anni, al 1894 docente di storia navale presso la Regia Accademia Navale di Livorno; nel 1896 abbandonò il servizio attivo per portare avanti incarichi come libero docente di storia moderna all'università di Genova e come docente straordinario – sempre di storia moderna – all'università di Roma. Successivamente passerà alla Regia Università di Padova dove giungerà ai massimi traguardi della carriera universitaria.

fondamentali degli storici, è abbastanza semplice da comprendere; quello che desta maggiore sorpresa resta il metodo scelto dall'amministrazione della Regia Marina per disincentivare il personale docente civile dalle critiche e costringerlo all'abbandono nel caso prendesse ad andare fuori dal seminato.

Questa opera di dissuasione si esercitava in maniera contemporaneamente subdola e palese; e scopertamente, alla luce del sole.

Il controllo si esercitava attraverso l'obbligo di compilazione, da parte del comandante della Regia Accademia, delle voci dei giudizi periodici dei membri del personale docente civile.

Era pratica ufficiale della Regia Accademia la compilazione annuale (ad opera del comandante in prima o in seconda) di un prospetto relativo alla condotta etica, morale e professionale del personale docente civile dentro e soprattutto fuori dell'istituto²³⁶; prospetto che aveva valore all'interno della valutazioni periodiche per la compilazione dello stato di servizio del dipendente²³⁷.

In parole povere il prosieguo della vita lavorativa di questi uomini alle dipendenze del ministero della Marina (con i relativi benefit anche a livello pensionistico) poteva essere strettamente legato al comportamento da questi tenuto nei riguardi del "prestigio" dell'istituzione militare che li ospitava.

E la maggior parte di questi docenti, una volta fatto salvo il riconoscimento del blasone scientifico delle proprie discipline, si teneva diligentemente al di fuori della tenzone pubblica, specialmente da quella legata alla formazione da impartire all'ufficialità di marina.

Di conseguenza non vi è davvero nulla di strano nel sostenere una sostanziale innocuità dei corsi tenuti da tali docenti²³⁸.

Oltretutto dopo il 1896 questi insegnamenti vennero eliminati pressoché per intero e quindi il problema del cosa leggessero gli allievi, e della innocuità o meno delle letture, non veniva più a porsi: al di fuori dei volenterosi che avevano coltivato particolari interessi fin da prima dell'ingresso in accademia, o

²³⁶ In parte valutazioni del comportamento dei cadetti al di fuori dell'Accademia vengono effettuate anche oggi, e danno luogo a vari livelli di punizioni a carico dei giovani che vengono trovati colpevoli di "cattiva condotta" nei confronti della popolazione civile e dei loro stessi superiori anche se al di fuori dell'attività di servizio. La punizione più comune è la corsa in piazzale e il "giro di barra" (la salita e discesa dell'alberatura del brigantino interrato davanti al piazzale dell'accademia) calzando le scarpe di servizio, che devono rigorosamente essere basse, di pelle nera e allacciate, oppure degli stivaletti a punta. Risultato le ferite alle caviglie e ai piedi sono una piaga dolorosamente comune tra i giovani cadetti.

²³⁷ R. D. 23 giugno 1898 n. 358.

All'interno del prospetto allegato al decreto sono presenti tra le altre le seguenti voci: *indole; contegno verso i superiori, verso i colleghi, verso gli allievi; se fuori servizio la sua condotta è onorevole e decorosa; se proclive a debiti, giuoco o altre sregolatezze.*

²³⁸ Da notare che la storia dell'università italiana è piena di esempi di docenti che dalle loro cattedre esprimevano idee, pensieri, giudizi poco ortodossi quando non estremisti e/o potenzialmente sovversivi.

Sono ben noti famosi casi di clamorosi allontanamenti dalle cattedre universitarie come quello toccato a Giosuè CARDUCCI all'università di Bologna; ma anche molto nota è la tormentata vicenda lavorativa di Ettore CICCOTTI che, pur essendo un accreditato e stimato storico venne prima allontanato dalla sua cattedra e poi relegato nella periferica università di Messina.

che sceglievano di approfondire autonomamente tali questioni dedicandovi il poco tempo libero la maggior parte dei giovani aspiranti ufficiali si presume non leggesse nulla di intellettualmente troppo impegnativo; al massimo vi poteva essere un qualche interesse per la letteratura d'evasione di stampo marittimo, ma non è proprio possibile esserne sicuri... almeno per quanto riguarda i futuri ufficiali.

Per quanto consta invece il lato propriamente militare di tale insegnamento vanno fatte delle distinzioni.

In primis sempre prima dell'avvio della riforma Morin la specifica "arte e storia militare marittima" era esclusivo appannaggio del primo anno del corso di applicazione.

Dopo il 1896 i vari corsi di storia generale dovevano essere sostituiti da uno specifico insegnamento di storia navale ma c'è da dire che in tutto il periodo 1896-1911 non furono pochi gli anni accademici in cui tale corso non venne nemmeno attivato²³⁹.

Oltretutto – e qui il discorso diviene particolarmente pesante e si ricongiunge ai capitoli precedenti – le sinossi dei corsi militari (e questo non solo in Italia) erano il più delle volte costituite da studi particolareggiati su campagne navali passate, in linea con la tradizione che voleva la "storia militare" come storia di battaglie, come prontuario di risposte a domande, come una summa dell'esperienza delle passate generazioni che si erano scontrate in armi sul mare.

Era su questi lavori che i giovani allievi si allenavano a prendere dimestichezza con le manovre e le realizzazioni dei grandi ammiragli del passato; formulando commenti e ipotesi di comportamento volti anche a risolvere diversamente le situazioni presentate.

La storia navale (legata anche alla pratica via via sempre più diffusa del "gioco di guerra") non era intesa come disciplina professionalizzante dal punto di vista dell'acquisizione delle abilità di comando; era vista in maniera molto spiccia come un ricco contenitore di esperienze da riutilizzare in caso di bisogno; un enorme prontuario da cui trarre le risposte immediate alle varie situazioni verificabili, con un problema di fondo: se tutti studiavano le stesse esperienze le risposte alle possibili domande dovevano essere necessariamente le stesse per tutti; così che ci si esponeva alla possibilità della rottura degli schemi mentali da parte di avversari meno legati alla tradizione e al tecnicismo o più consci del peso di questi sui loro avversari privi di esperienze proprie²⁴⁰.

²³⁹ Secondo gli annuari della Regia Marina non vennero nominati docenti per il corso di storia navale (o arte e storia militare navale) negli anni 1902, 1904 e 1906; su quindici anni di vigore della Riforma MORIN quindi un terzo passò senza che si desse luogo a tale insegnamento; oltretutto nello stesso periodo il docente incaricato cambiò tre volte: 1896-1900: TV Lorenzo CUSANI; 1901, 1903 e 1905: TV Giovanni SECHI; 1907-1910: TV Romeo BERNOTTI.

²⁴⁰ Questa visione, questo uso della storia era in realtà una sorta di costante rintracciabile in pressoché tutte le realtà militari, che pressoché in ogni età si erano cimentate con la ricerca delle "formule", delle "regole" della guerra; dando luogo a

Non per nulla quindi gli studiosi di problematiche marittime (storici navali, letterati, ufficiali di vascello civili e militari) che avessero vissuto sulla propria pelle il passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento, e toccato con mano la complessità via via crescente delle problematiche che si andavano affidando agli ufficiali delle navi, o che avessero speso del tempo nello studio di un ventaglio più ampio e profondo di discipline formandosi una propria idea sul mondo che li circondava, alzavano la voce contro la soverchia istruzione tecnica e la progressiva sclerosi intellettuale dei futuri comandanti e ammiragli; ed ecco anche perché ad alzare particolarmente i toni della discussione erano soprattutto gli storici, o gli amanti delle discipline storiche.

Purtroppo però anche volendo cambiare le cose, anche volendo davvero imbastire programmi differenti, mancava effettivamente – oltre alla disposizione mentale - un testo organico, strutturato che fungesse da manuale di storia navale espressamente italiana su cui basare i corsi.

A questo problema tentò di porre rimedio proprio Camillo Manfroni in più di un modo.

In primis cercò di ridestare l'interesse per le problematiche navali facendole presenti all'interno delle discussioni delle deputazioni di storia patria di cui faceva parte²⁴¹, poi tentò di dare alle stampe una serie di volumi di storia navale italiana, ma il suo lavoro si fermò al primo volume (che si chiudeva con la battaglia di LEPANTO) e restò poi definitivamente incompiuto.

Tentò anche di sollecitare altri ad intraprendere tale iniziativa, ma restò sostanzialmente inascoltato.

Anche il suo tentativo di trasformare la Rivista Marittima in una sorta di forum di discussione attraverso cui notificare agli studiosi i rinvenimenti di documenti e la realizzazione di studi di storia navale, proprio in pro della stesura di questo famoso “testo organico” di cui si sentiva tanto il bisogno ma che non si riuscì mai a completare, fu un fallimento.

Conseguentemente alla domanda iniziale circa cosa leggessero all'interno dei corsi di storia (che dopo il 1896 erano solo quelli di “storia navale”) i giovani allievi si può dare una prima risposta, seppur

comportamenti che tendevano alla standardizzazione dei modelli di combattimento e alla formulazione di vere e proprie regole rigide da seguire sul campo di battaglia per conseguire la vittoria.

Regole che venivano desunte dalle varie esperienze belliche, dalla britannica alla napoleonica, dalla prussiana all'americana. In ambito navale la pratica standard del periodo velico era quella riportata nei manuali tattici di combattimento, di cui le britanniche “Fighting instructions” sono l'esempio più famoso, e cioè lo scontro tra flotte disposte in linea di fila che si rimontavano bordo contro bordo cannoneggiandosi a vicenda; tale concezione fu messa definitivamente in crisi all'interno della Royal Navy non tanto dalle esperienze in mare degli ammiragli ma dall'iniziativa di un barbiere scozzese che, inventando un primo modello di gioco di guerra navale, mostrò tutta la fallacia e inadeguatezza delle vecchie fighting instructions. La fedeltà a tale linea di condotta fino a quel momento però era stata tale che gli ufficiali che si rendevano colpevoli di una sua modifica rischiavano il patibolo in caso di sconfitta; solo vincendo (come accadde a NELSON) potevano evitare l'incontro col boia.

E' da ciò che discende in primis la grande tradizione combattiva britannica: massima libertà lasciata ai comandanti ed ammiragli sul come ingaggiare battaglia, ma massima responsabilità in caso di insuccesso.

²⁴¹Deputazione di Storia Patria per le antiche province e la Lombardia.

abbastanza sconcertante: di storia navale “italiana” questi giovani leggevano poco, quando non leggevano nulla; e quel poco che leggevano tramite le sinossi di storia militare era null’altro che una massa di nozioni tecniche sulla manovra e condotta in battaglia.

Quindi a livello di stimolo critico e intellettuale si trattava di materiale di bassa qualità quando non addirittura di dubbia utilità; e nel peggiore dei casi anche potenzialmente controproducente in pratica.

Per quanto riguarda poi le letture di opere di autori stranieri c’è da considerare che anche un testo unanimemente riconosciuto come basilare come quello del Mahan pubblicato nel 1892 (su cui pure si poggiavano molte critiche all’operato della Marina fatte alla Camera dei Deputati da esponenti civili) non venne tradotto in italiano che nel 1992²⁴².

Il polso della situazione appena descritta, della sua aderenza con la realtà di tutti i giorni e soprattutto dello scontento degli intellettuali e dei formatori più avveduti lo dà chiaramente una figura come Cristoforo Manfredi in un breve articolo apparso su *La Lega Navale* nel gennaio del 1903:

“[...] quando vediamo giovani intelligenti sprofondarsi nello studio delle campagne napoleoniche per trarne cognizioni utili alla condotta delle nostre guerre future, diciamo: le cognizioni non sono mai troppe, purché ogni cosa sia cesellata nel cervello al suo posto, secondo la sua relativa importanza; ma le teste ingombre non prendono mai una decisione a proposito; quindi lo studio delle campagne napoleoniche, senza il confronto delle due situazioni, è più dannoso che utile. [...] L’intuito della situazione è la prima qualità di un comandante, sia in terra sia in mare. Le cognizioni male affastellate nei magazzini della memoria non acquiscono, ma attutiscono quest’intuito. Le teste imbottite sono le meno adatte ad afferrare una situazione, e molte volte nelle nostre scuole si lavora ad imbottire le teste.”²⁴³

Se i futuri ufficiali volevano davvero formarsi una coscienza storica e critica, capace di aiutarli effettivamente nell’apprendimento dei rudimenti del comando di una nave (cosa questa che non coincide con i rudimenti della conduzione di una nave), che andasse al di là dell’assimilazione di alcuni principi di base della pedagogia patria mutuati soprattutto attraverso altri canali (simboli vari, retorica patria, etc. etc.) purtroppo più presenti e pervasivi nella vita degli allievi, ebbene: dovevano

²⁴²Il testo del MAHAN non fu certo l’unico a subire questa sorte; anche il celeberrimo “Von KRIGE” di Carl Von CLAUSEWITZ non fu tradotto in italiano che nel 1942.

E’ interessante notare invece come in altri paesi le cose andassero diversamente; in Gran Bretagna il testo del comandante statunitense venne accolto e acclamato come un’opera di somma saggezza di cui era imprescindibile la lettura per un ufficiale di marina; in Germania lo stesso kaiser Guglielmo II si attivò affinché il testo venisse tradotto e inserito come lettura nelle scuole militari e nautiche, donando a proprie spese diverse migliaia di copie del volume alle sezioni della lega navale tedesca.

²⁴³Cristoforo MANFREDI, *La storia e la situazione*, *La Lega Navale*, anno VI, n. 1, I quindicina di gennaio 1903, pp. 15

diventare degli autodidatti; con tutti i rischi che questa condizione comportava per se, per i loro sottoposti e per il paese in caso di guerra²⁴⁴.

Ma mentre i più diversi autori si affaccendavano nel tentativo di suscitare un po' di attenzione su questa problematica, e tentavano con molta buona volontà anche di porvi rimedio agendo in prima persona – con, purtroppo, risultati niente affatto eccezionali - la stessa questione riscuoteva ben altro successo quando veniva vista dal lato della bassa forza.

Difatti erano i “derelitti” ad attirare l’attenzione, non i giovani futuri ufficiali, magari rampolli di ottime famiglie.

Mentre non siamo in grado di affrontare appieno il problema del “cosa” e del “quanto” leggessero gli ufficiali e, nei loro riguardi, siamo costretti a muoverci più per induzione che in base a dati concreti, la bassa forza che viveva duramente il dramma endemico dell’analfabetismo era molto più controllata e oggetto di studi, iniziative e relazioni.

Attraverso questi risultati ci è possibile inquadrare un po' meglio la “cultura generale” che animava il personale a terra e a bordo, e anche cosa leggessero nello specifico.

Fin dai primi anni di vita della Regia Marina italiana fu infatti fatto obbligo agli ufficiali istruiti di dedicare alcune ore alla settimana alla scolarizzazione degli analfabeti; cosa questa resa necessaria dalla crescente difficoltà di maneggio di macchine, strumenti e attrezzature che richiedevano perlomeno di saper leggere e far di conto²⁴⁵.

All’azione interna voluta dall’amministrazione della marina si sommarono nel tempo altre iniziative proposte e attivate da privati in favore delle maestranze che vivevano dei mestieri del mare (David LEVI MORENOS e le navi asilo per gli orfani dei lavoratori del mare) e in pro dell’acculturazione e dello sviluppo della “forza morale” degli equipaggi (le Biblioteche per i marinai fondate da Vittoria Beatrice Notarbartolo).

In special modo quest’ultima tipologia di iniziative merita di essere trattata un po' più diffusamente perché è quella che ci ha lasciato dei chiari dati statistici, anche se limitati a poche annate e alle volte toccati da qualche lacuna.

²⁴⁴Cosa questa in cui non differivano dai loro omologhi in grigioverde.

I commenti di giovani ufficiali dell’esercito circa l’inadeguatezza del sistema formativo militare, e sui danni che l’apprendimento del comando sulla pelle dei sottoposti produceva sono numerosi e noti.

²⁴⁵Come fa notare Giorgio GIORGERINI nei suoi lavori i primi tentativi di coordinamento tra le autorità scolastiche civili e i militari di marina per risolvere il problema dell’“analfabetismo” della bassa forza furono fallimentari. Fu pertanto necessario attivarsi in proprio delegando al personale scolarizzato (che fossero sottufficiali o ufficiali) il compito di insegnare ai marinai i primi rudimenti del leggere, dello scrivere e del far di conto.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

La fondazione delle “Biblioteche per i marinai” fu infatti dovuta alla temperie morale del tempo che vedeva le fanciulle delle buone famiglie italiane impegnarsi sempre di più in opere di beneficenza e favore verso le classi derelitte della popolazione; e spesso tale azione veniva a prendere corpo all’interno di associazioni preesistenti come appunto le sezioni de La Lega Navale sparse ormai un po’ dappertutto.

La signora Notarbartolo era infatti socia della sezione di Firenze della Lega Navale, e assommava al clima infervorato di tale associazione per le iniziative pro marina un genuino interesse per le cose marittime ereditato dalla sua famiglia.

Infatti era figlia di uno dei fratelli Gigliucci (Mario e Giovanni), titolari della ditta siderurgica marittima MAGONA D’ITALIA fondata dallo zio materno (J. A. Novello) nel 1865 e nipote del più noto conte Giovan Battista Gigliucci firmatario della dichiarazione di nascita del Regno d’Italia in qualità di segretario dell’ufficio di presidenza della Camera, il 17 marzo 1861.

La gentildonna propose di lanciare una sottoscrizione per finanziare l’acquisto di stock di libri di vario genere - ma sempre legati alle tematiche marittime - da collocare successivamente a bordo delle navi che ne avessero fatto richiesta, senza alcun onere per l’amministrazione della marina militare.

Tali Biblioteche sarebbero state destinate principalmente ai marinai di leva che attraverso la lettura di testi utili avrebbero potuto ingannare i tempi morti durante le lunghe navigazioni, elevando al contempo la loro cultura.

Ovviamente la caratura del materiale non poteva essere troppo specifica né elevata; ma andava calibrata su quegli ambiti che maggiormente sarebbero stati in grado di suscitare l’attenzione e la passione di animi semplici e anche un po’ rudi come erano quelli dei marittimi nazionali.

Nel 1909 l’istituzione venne finalmente formalizzata dal ministero della Marina Militare e Vittoria Beatrice Notarbartolo divenne una delle rare donne in Italia, praticamente alle dipendenze del ministero della Marina Militare, a ricoprire una carica direttiva all’interno di una commissione ufficiale permanente - divenne infatti il presidente della commissione per le biblioteche dei marinai – con contatti frequenti e diretti con il ministro della Marina stesso.

Proprio il carattere ufficiale assunto dall’istituzione e i dati statistici che questa era tenuta a comunicare periodicamente al ministro della marina ci permettono di vedere cosa effettivamente fosse letto dalla bassa forza.

Dai dati pubblicati nel 1912, relativi agli anni 1909-1911, risulta che il testo in assoluto più amato dai lettori, sulla base del numero di biblioteche in cui figurava come preferito, era il classico “Cuore” di E. De Amicis, ma l’autore di cui erano state maggiormente acquisite le opere era Emilio Salgari che con

le sue saghe dedicate ai corsari della Malesia sorpassava sia Verne che De Amicis.

Alcune posizioni al di sotto si posizionavano le novelle di vita marinaresca del Vecchj, e ad una certa distanza si trovava anche il famoso ARGUS, alias Gaetano Limo.

E' singolare rinvenire all'interno di tali elenchi di autori "preferiti" anche i nomi di Grazia DELEDDA e della WHITE MARIO, a riprova che la letteratura di firma femminile non era affatto esclusa né bistrattata²⁴⁶.

La preferenza accordata ad autori come SALGARI, VERNE, DE AMICIS, DUMAS, HUGO ci indica chiaramente che non era la letteratura di alta qualità a mancare, ma anche che la preferenza andava a romanzi di carattere pedagogico si ma capaci di far contemporaneamente evadere la mente del lettore dalle fatiche della vita di bordo.

La letteratura di evasione quindi era quella generalmente più presente ed apprezzata, proprio come ipotizzato precedentemente.

Per quanto non si possa avere la certezza di un ricorso degli ufficiali a questi testi non è possibile nemmeno escluderlo a priori, anche perchè a bordo delle navi dotate di tali biblioteche (tra cui vi erano anche le navi scuola della Regia Accademia e quelle che le accompagnavano durante le crociere estive di istruzione) imbarcavano anche numerosi gli ufficiali (e aspiranti tali), quindi in mancanza di testi propri portati con se era a questi volumi che si doveva ricorrere, sempre ammesso che si volesse leggere qualcosa.

²⁴⁶Vittoria Beatrice NOTARBARTOLO nata GIGLIUCCI, *Dati statistici sulle biblioteche per i marinai*, Rivista Marittima, anno XLV, n. IX, Roma, settembre 1912

Capitolo 4

Paragrafo 3

Le tracce della “professionalità militare” nelle parole dei formatori stranieri:
una coscienza internazionale.

Sul finire del secolo XIX il “bel paese” non era certo la nazione più considerata del Vecchio continente; abbondavano ormai in Europa luoghi comuni, stereotipi, metafore burlesche, commenti ironici – e non - sull’Italia unita e sugli italiani in generale²⁴⁷.

Nonostante fosse più che assodato l’ingresso del paese all’interno del consorzio delle maggiori potenze della vecchia Europa il luogo comune circa la scarsa affidabilità – specialmente in politica estera – del Regno d’Italia era ben più che radicato: aveva quasi valore di legge, una sorta di *ipse dixit*.

E tale stato di cose aveva purtroppo ben più di un valido motivo per sussistere; e questo valeva soprattutto per la vicina Francia che dopo l’unificazione italiana vide in larga parte frustrate le sue aspettative circa il comportamento amichevole del nuovo regno italico²⁴⁸; e che in seguito non si tirò indietro quando ci fu la possibilità di allungare qualche stoccata polemica alla vicina d’oltralpe.

Il caso francese, oltre che il più vicino alla realtà nazionale in senso geografico, è anche quello che offre maggiori possibilità di riflessione a causa della mole di commenti e discussioni riguardanti l’Italia, generati dalla perdurante rivalità franco-italica durante quasi tutti gli anni dell’età liberale italiana.

Il problema della presenza e della duratura vitalità di tali preconcetti risiede soprattutto in due elementi.

²⁴⁷Cfr. Michele NANI, ...

²⁴⁸ Il ministro di Napoleone III, Edouard Thouvenel, scrisse:

“[...] il nuovo regno di Vittorio Emanuele II è una possibilità eccellente per l’alleanza e per gli interessi commerciali che questa Italia vorrà e dovrà sviluppare e stabilire con noi. Il nuovo Stato... ha occorrenza di tutto: la sua politica di avversione all’Austria ha bisogno di quella sicurezza che solo la Francia, e non la Gran Bretagna..., le potrà dare. Così noi avremo modo di ottenere di buon grado e facilmente quelle garanzie verso lo Stato del Papa che vogliamo preservare... Un’Italia legata a noi è cosa che ha ben chiara e apprezza anche il nostro signor ministro della Marina... quindi una combinazione marittima tra la Francia e l’Italia salvaguarderebbe situazioni politiche e interessi commerciali nel mar Mediterraneo, escludendo di fatto ogni interferenza o influenza di Stati e di Marine non continentali. I nostri banchieri hanno già le casse aperte per il denaro necessario a far crescere con la nostra partecipazione questa nostra sorella minore... Questa unità italiana, vista in amicizia con la Francia, può divenire il miglior affare del nostro Impero nel prossimo decennio.”

Cit. in Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La Marina Militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003, pp. 27-28

Il primo è quello inequivocabile e manifesto dell'inadeguatezza degli strumenti con cui il Regno d'Italia si ostinò a perseguire la sua politica (estera soprattutto); oppure, ribaltando i termini del problema, della poca rispondenza delle aspirazioni politiche con la situazione reale del paese²⁴⁹.

Il secondo risiede invece nell'inserimento di questi giudizi - non proprio lusinghieri - anche all'interno dei manuali scolastici; come accadeva proprio nel caso di quelli in uso nei licei dell'esagono.

Così che i preconcetti, gli stereotipi acquisivano progressivamente forza e valore di "fatto" grazie alla legittimazione fornita dal "luogo" in cui erano depositati; si radicavano fin dalla giovinezza nei futuri cittadini e le riflessioni critiche di pregio che pure non mancavano, finivano per passare in secondo piano, quando non erano proprio private di ogni considerazione e importanza.

Solo per fare un esempio, nel 1894 gli alunni francesi di una seconda liceo, aprendo il loro manuale di geografia, leggevano dell'Italia il seguente giudizio:

"Precedentemente trascurabile entità dell'Europa, ora essa si è unificata, si è data forze militari e marittime, ha delineato un impero coloniale, si è reputata abbastanza forte per avere una propria politica gettandosi nella mischia europea e pronunciandosi chiaramente a favore di questo contro quello. Questa grandiosa politica, tuttavia, avrebbe forse guadagnato se fosse stata più prudente e meno precipitosa."²⁵⁰

Per quanto potessero essere privi di note dichiaratamente denigratorie, che fossero i giudizi di tal genere a monopolizzare la scena non è tema di cui dubitare²⁵¹; ciò non vuol dire però che mancassero studi più ponderati e affermazioni più profonde e mirate.

²⁴⁹La querelle dello "sfasamento" tra obiettivi e mezzi fu di lunga durata; alla vigilia della prima guerra mondiale era ancora ben viva, al punto che il comandante Paolo THAON DI REVEL giunse nel 1913 ad esprimersi senza mezzi termini sul tema affermando che si doveva scegliere: o mettere la marina in condizione di soddisfare le richieste della politica oppure porre la politica al livello della marina. Alla vigilia della Grande Guerra non era possibile modificare la Marina da Guerra in maniera sostanziale (ma anche l'esercito di terra) e quindi si cambiò la politica.

²⁵⁰La traduzione dal francese è di Gilles PECOUT.

cit. in Gilles PECOUT, *Il lungo Risorgimento. La nascita dell'Italia Contemporanea (1770-1922)*, Milano, Bruno Mondadori, pp. 310

F. SCHRADER, L. GALLOUEDEC, *Géographie de l'Europe*, Hachette, Paris, 1894, cap. 5, "La Méditerranée".

²⁵¹E' molto interessante notare infatti che una visione "rovesciata" delle paure italiane verso la vicina Francia sia alquanto più logica e comprensibile di quella che la vulgata e la propaganda si è sempre sforzata di proporre; specie se si pensa che sotto molti punti di vista era il progressivo riarmo italiano - specie quello navale - a spronare il francese e non viceversa. Difatti alla nascita del Regno d'Italia nel 1861 la Francia era già una grande potenza terrestre e marittima e non necessitava affatto di tenere seriamente in considerazione la sua nuova vicina che oltretutto aveva aiutato materialmente a raggiungere l'unificazione. La politica di rapido ampliamento degli organici militari terrestri, lo sviluppo da zero di una marina da guerra di considerevole forza materiale, l'impegno economico profuso in tal senso a dispetto di seri problemi di stabilità interna e di sviluppo economico, la corsa alla realizzazione di sempre nuovi ritrovati tecnici capaci di ridurre - se non addirittura di colmare - il dislivello con le altre marine di riferimento furono tutte scelte dello stato italiano che innescarono una vera corsa agli armamenti; corsa che - seppur attraversando momenti di diversa fortuna - continuerà fino agli anni del secondo conflitto mondiale.

Oltretutto la constatazione del dotarsi del Regno d'Italia di forze militari terrestri e marittime meritevoli di nota era già di per se un elemento degno di riflessione; soprattutto se tale affermazione veniva da una delle massime potenze militari continentali, e in special modo se tutto ciò veniva riferito all'ambito marittimo.

E' arcinota infatti la battaglia "mediatica" combattuta tra Italia e Francia a colpi di affermazioni di ministri e addetti militari e navali circa l'utilizzo delle forze da combattimento navali francesi in un'ipotetica guerra contro gli italiani²⁵².

Quello che è meno noto è che all'interno di studi più attenti e ponderati i giudizi di negatività erano molto meno duri e frequenti, e molto più sfumati; e, cosa importante, accomunavano spesso italiani e francesi mostrando che le rispettive amministrazioni affrontavano spesse volte gli stessi problemi, e ricorrevano non di rado agli stessi accorgimenti ed espedienti.

Un notevole ed interessante studio in tal senso fu quello realizzato nel 1906 dal comandante di fregata Leoncé Abeille, vicedirettore della scuola superiore di marina francese; e su tale studio di carattere particolare ci si baserà per affrontare – seppur in maniera breve e sommaria - il problema spinoso della visione estera del problema della formazione dell'ufficialità, specie nella sua applicazione al caso italiano.

Questo lavoro, presentato con il titolo di "*Marine française et marines étrangères*"²⁵³, era impostato come un confronto rigoroso tra la struttura marittima francese e quella delle grandi marine da guerra del tempo²⁵⁴ privilegiando gli aspetti organizzativi e burocratici piuttosto che quelli legati al materiale navale.

Il testo si divideva in capitoli dedicati alla politica navale di potenza; all'organizzazione marittima nazionale; alla struttura delle flotte (civile e militare); all'economia del paese di riferimento e alle riforme di carattere marittimo adottate o in via di adozione.

In parole povere conteneva tutti i termini utili alla definizione del livello di esercizio del "Potere

²⁵²I commenti riportati dall'addetto navale italiano a Parigi (comandante MIRABELLO) circa la disposizione dello stato maggiore francese all'utilizzo delle forze navali per azioni di distruzione e bombardamento indiscriminato delle città e delle installazioni costiere italiane in caso di guerra sono note.

In parte furono proprio tali commenti – debitamente riportati e amplificati – a spingere le autorità navali italiane verso la stesura di accordi navali – di carattere militare - con le altre potenze della Triplice.

Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, USMM, 1969

²⁵³Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères. Politique navale des grandes puissances. Les organisations maritimes et les flottes actuelles. Economies et reformes*, Paris, Librairie Armand Colin, 1906

L'unica copia presente in Italia di tale lavoro è depositata presso la biblioteca del CASD (Centro Alti Studi della Difesa) di Roma.

²⁵⁴Queste non erano infatti limitate solo alle europee ma comprendevano anche la statunitense e la russa.

Marittimo” secondo la moderna definizione.

Teoria questa allora da poco espressa con chiarezza – e molto in voga all’interno dei circoli nautici tedeschi e anglo-sassoni – attraverso i lavori del comandante di marina statunitense Alfred Thayer Mahan²⁵⁵.

Ma l’importanza del testo non risiedeva solo nel suo contenuto “tecnico” specifico.

Era data anche - e soprattutto - dall’idea di fondo generale che lo informava; e dal luogo in cui l’idea di fondo veniva presentata: una scuola.

Una scuola per futuri comandanti di marina.

Il principio primo che il comandante Abeille esplicitava era infatti molto generale e niente affatto specialistico, tanto che riposava più nelle pagine dell’introduzione; pagine che in forza di ciò venivano ad assumere un valore assolutamente preponderante rispetto al corpo del lavoro.

Qui, mentre si avviava a svolgere il suo compito di insegnante, faceva presente che per certi versi non era affatto sbagliato sostenere che il confronto tra le marine da guerra cessasse di essere un problema tecnico specialistico.

Affermava infatti che

“Qu’on étudie notre histoire maritime, qu’on se demande pourquoi les Italiens ont été battus à Lissa, qu’on cherche à s’expliquer comment la marine russe s’est effondrée sans causer des pertes appréciables aux Japonais...; on aboutit toujours à la même conclusion: le nombre et les qualités stratégiques ou tactiques des bâtiments, qui composent une flotte, déterminent très imparfaitement la puissance réelle d’une marine de guerre; la valeur relative des organisations maritimes est un élément qui peut modifier, du tout au tout, les conclusions très logiquement déduites de la comparaison du matériel naval.”²⁵⁶

sostenendo polemicamente che in Francia – come anche altrove – era preponderante l’influenza della parte militare, dell’organizzazione marittima della guerra navale; cosa questa reputata dai più - con il benevolo benessere del ministero interessato - così complessa da dover essere lasciata nelle mani degli ufficiali di Marina, unici sufficientemente formati, preparati e quindi particolarmente qualificati al disbrigo e allo studio delle problematiche organizzative.

²⁵⁵Il comandante MAHAN formulò il suo famoso concetto di “potere marittimo” all’interno dei corsi da lui tenuti come docente all’accademia di marina americana di ANNAPOLIS (di cui fu anche direttore); tali lezioni, una volta corrette e sistemate in testo organico verranno pubblicate in volume sotto il titolo: “The influence of sea power upon history”.

Per un quadro completo del problema si rimanda a:

G. GIORGERINI, R. NASSIGH, *Il potere marittimo*, Roma, USSMM, 1997

²⁵⁶ Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 2

Quanto questa affermazione fosse elevata al rango di dogma dal personale militare specie durante le discussioni dei bilanci dei ministeri militari è ben più che noto.

Il tecnicismo esasperato era uno scudo comodo contro le critiche alle decisioni e alle spese delle amministrazioni militari, specie quando si manifestavano ad opera dei rappresentanti dei partiti di opposizione, e non solo in Italia²⁵⁷.

Quello che desta stupore e interesse è invece il parere del tutto contrario espresso da un ufficiale di carriera, formatore di marina di fronte al pubblico in generale (perché il suo libro non fu stampato ad uso esclusivo della scuola superiore di marina francese) e ai suoi studenti in particolare; riflessione questa che la recensione fatta al tempo dalla *Rivista Marittima* non tenne nella benché minima considerazione.

L'Abeille sosteneva infatti apertamente che solo dominando la mentalità particolarista imperante nelle organizzazioni militari, e suscitando l'interesse del pubblico, della nazione verso la Marina si sarebbe potuto raggiungere un qualche risultato positivo evitando di sperperare il denaro pubblico in pace e di incappare nel disastro in guerra²⁵⁸; questo perlomeno all'interno di un regime di carattere democratico. Era questo un discriminante forte e manifesto che opponeva – secondo l'autore – la realtà francese a quella di altre nazioni europee rette da regimi monarchici a vocazione più o meno assolutista; e la realtà dei tempi moderni alle idee anacronistiche ancora imperanti all'interno degli ambienti militari.

Con una visione già molto avanzata e progressista ravvisava infatti come in ogni paese lo stato politico e sociale si riverberasse sulla struttura militare; da qui la “necessità” della massima vicinanza e collaborazione tra le forze della nazione; in caso contrario, permanendo il disinteresse e la separazione netta tra civile e militare, gli ufficiali, completamente assorbiti dalle problematiche tecniche e dai conseguenti studi, avrebbero alla lunga fatto proprio il “diritto” di non tenere in considerazione lo sviluppo generale dei potenziali avversari, e il “dovere” di ignorare proprio quello del loro Stato²⁵⁹.

²⁵⁷ In Italia il problema era estremamente sentito e portò più di una volta uomini estremamente preparati che sedevano sui banchi dell'ESTREMA a criticare duramente questo comportamento, richiamando l'attenzione sul fatto che al tempo lo sviluppo delle scienze e la diffusione del sapere avevano di molto colmato gli spazi presenti tra I due mondi. Particolarmente importanti e illuminanti sono in tal senso i contributi di Ettore CICCOTTI e Napoleone COLAJANNI.

²⁵⁸ “Le sujet est fort complete et aucun résultat pratique ne sera jamais atteint par le concours de tous les hommes de bonne volonté. Il faut que, dominant leur mentalité particulariste, de nombreux officiers des divers corps de la Marine contribuent à une oeuvre de renovation incessante et nécessaire. Il faut, surtout, que le public s'interesse enfin à la Marine: sous un regime democratique la collaboration étroite et confiante de la Natio net des professioneles militaires peut, seule, empêcher le gaspillage des deniers publies, en temps de paix, le désastre en temps de guerre.”

Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 2-3

²⁵⁹ E' estremamente interessante notare quanta rispondenza ci sia tra i concetti espressi dal comandante Abeille nel 1906 e le teorizzazioni della scuola Americana di un cinquantennio dopo. Specie con le riflessioni di Samuel Huntington circa le caratteristiche della professionalità militare e di Morris Janowitz circa la necessità di un avvicinamento progressivo tra mondo militare e civile, e la sempre maggiore richiesta di figure atipiche dotate di curricula formativi non convenzionali per ricoprire incarichi di alta responsabilità.

E non solo.

Metteva apertamente in guardia da un altro problema di primaria importanza: acquisendo un bagaglio di conoscenze tecniche sempre più specifiche e sempre più difficilmente raggiungibili gli ufficiali tendevano a far loro una competenza indiscutibile, unica che li portava ad essere identificati – e ad identificarsi - come i soli depositari delle qualità utili a tracciare le linee guida di tutte le questioni marittime.

Nel momento in cui quest'ultima affermazione però veniva identificata con la “verità” – affermava Abeille – divenivano necessari sforzi intellettuali e morali minimi perché gli ufficiali raggiungessero gli obiettivi loro affidati.

Ma ciò diveniva non solo contrario ai fatti ma anche al buon senso²⁶⁰.

Contrario al buon senso per un motivo semplicissimo: perché per attuare qualsiasi tipo di politica, di decisione, di programma – fosse anche il più perfetto e ammirabile – che implicasse la gestione del materiale umano non era possibile operare sulla base di teoremi e calcoli matematici; oltretutto, proprio per agire praticamente, erano necessari i fondi; e vivendo ormai in stati retti da regimi politici democratici (o comunque parlamentari) non stava ai militari deliberare in proprio la concessione dei fondi, né alle famiglie reali ma alla rappresentanza nazionale.

Entrava quindi in scena la politica che per mezzo dell'ostacolo finanziario tendeva a limitare il potere effettivo dei generali e degli ammiragli e al contempo ad aumentare in proporzione il “potere” degli ufficiali subalterni.

Questo “aumento” di potere dei subalterni in luogo dei membri dell'alto comando era legato al principio della libertà di espressione, perno dei regimi democratici; e si faceva forte della sempre maggiore preparazione del personale.

Il comandante francese poneva in luce come lo sviluppo sociale mettesse sempre più in crisi il rapporto tra i gradi all'interno del mondo in divisa; un mondo in cui continuava ad avere forza di legge – di fatto se non di diritto – l'anacronistica consuetudine che poche teste pensassero per tutti²⁶¹, e che gli

²⁶⁰“[...] entièrement absorbés par les études technique, les officiers ont le droit de tenir pour négligeable l'évolution générale de leurs rivaux éventuels et le devoir d'ignorer celle de leur propre pays. On ajoute. Tout bas: ainsi spécialisés, les officiers acquièrent une compétence indiscutable et, normalement, les grandes conseils de la marine ont, seuls, qualité pour trancher toutes les questions maritimes. Si ces affirmations dogmatiques étaient l'expression de la vérité, des efforts intellectuels et moraux très minimes permettraient aux officiers d'accomplir leur tâche. Mais il en est d'elles comme de beaucoup d'autres: déjà démenties par les faits, elles le sont, aussi, par le bon sens.”

Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 4

²⁶¹Convinzione sostenuta soprattutto dal perdurare del segreto di stato su molte questioni di carattere organizzativo riferite al mondo militare.

ufficiali si dovessero tenere fuori dall'agone della politica attiva²⁶².

L'anacronismo diveniva particolarmente evidente quando si chiedeva a - o pretendeva da - giovani, sempre più preparati, di mettere da parte il senso critico eventualmente sviluppato durante gli studi, e rivolto magari a migliorare la loro stessa forza armata pur di non sollevare critiche.

In parole povere si mettevano i giovani ufficiali di fronte ad un bivio:

“[...] renoncer à tout travail ou diriger leurs investigations vers des details de materiel, vers des abstractions et des calculs théoriques.”²⁶³

E il risultato delle due scelte era abbastanza evidente:

“La première est, à la fois, la plus naturelle et la plus logique. Si les officiers adoptent la seconde, la tare de l'enseignement qu'ils ont reçu s'accroîtra: ils se persuaderont chaque jour davantage que les mathématiques fournissent la solution de tous les problèmes maritimes. [...] Que les officiers travaillent ou non, leur esprit ne s'exercera pas sur les idées, ni sur les faits qui président à l'incessante évolution de la marine: suivant une loi physiologique bien établie, leur jugement s'atrophiera et ce ne sera pas, à coup sur, un avantage le jour où le commandement devra leur échoir.”²⁶⁴

Era l'aperta dichiarazione degli effetti negativi, devianti e atrofizzanti del tecnicismo e del dogmatismo sulla capacità di riflessione e giudizio degli ufficiali: che vuol anche dire sulla loro capacità di comando.

E' immediato, alla luce dei capitoli precedenti, il confronto con le similari critiche che al tempo riempivano le pagine dei periodici italiani.

L'Abeille esprimeva gli stessi concetti ma ad un livello considerevolmente più alto.

Dotato di maggiori cognizioni e di più ampio spazio di manovra armonizzava il proprio pensiero con la realtà sociale di riferimento vedendola come il vero elemento di forza della struttura militare; riconoscendo il valore del ruolo sociale degli ufficiali intesi come “consiglieri militari permanenti”

²⁶²Quanto fosse radicata tale convinzione emerge dai commenti del primo dopoguerra dei membri dello Stato Maggiore Germanico (Seekt, Groener, etc. etc.) che affermavano nettamente la necessità di tenere lontani gli ufficiali dalla “maledetta politica”.

²⁶³Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 7

²⁶⁴Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 7

della nazione²⁶⁵; come le uniche figure capaci di trasfondere attraverso la discussione aperta e critica quelle virtù sociali tanto desiderate dalle stesse forze armate²⁶⁶.

Rilevava che la libera discussione, e non il silenzio doveva essere la norma in tempo di pace; in caso contrario, attraverso il ricorso al tecnicismo esasperato e alla fiducia incondizionata in scelte poco comprensibili, si rischiava di indispettire l'elettorato; la parte civile che, messa di fronte ad un obbligo oneroso in tempo di pace, avrebbe preteso il raggiungimento immediato degli obiettivi proposti in sede di discussione rispondendo con l'ingiustizia all'ingiustizia e tacciando - in caso di fallimento, anche solo parziale - di inadeguatezza e improduttività i ministeri militari²⁶⁷.

Le parole dell'Abeille non lasciavano spazio a dubbi né ad equivoci:

“Causes incessantes d'ignorance et d'erreur pour tout le monde, impérite probable du commandement, graves dangers pour la nation: tel est le bilan que nous offre l'application de la règle du perpétuel silence.”²⁶⁸

A sostegno della propria tesi l'autore chiamava le voci di insigni membri del mondo militare francese del tempo come il generale Maillard²⁶⁹, il tenente colonnello Bonnal, il tenente colonnello Foch che avevano espresso simili pensieri e critiche all'interno di libri e di corsi presso le scuole militari dell'Esagono.

Bonnal e Foch in special modo si erano espressi in tal senso all'interno dei corsi di tattica generale da loro tenuti rispettivamente per gli anni 1895 e 1898-99.

In seguito all'esposizione delle affermazioni di tali membri del mondo militare (e soprattutto formativo militare) francese il comandante Abeille si fece portavoce non di già di un'idea personale ma di una autentica corrente di pensiero volta a sostenere un processo di svecchiamento e ristrutturazione

²⁶⁵Il ruolo dell'ufficiale come consigliere militare della parte politica, e non come decisore politico esso stesso è chiaramente descritto nel lavoro di Karl Von CLAUSEWITZ quando si espone il concetto della matrice politica della guerra.

²⁶⁶ Desto stupore il sentire attraverso le parole di un ufficiale del 1906 i concetti espressi dagli studiosi della problematica militare propri del secondo '900. Quanto fossero stati assimilati i pensieri e le teorizzazioni degli studiosi ottocenteschi. Il tutto mentre in Italia si stentava ancora a comprendere l'importanza dei legami che intercorrevano tra la società nella sua interezza e il mondo militare.

²⁶⁷“La nation prendrait, peu à peu, en aversion des hommes assez différent d'elle pour ne pas sentir les besoins certains du temps de paix et pour envisager seulement les besoins éventuels du temps de guerre. Elle ne tarderait pas à devenir injuste et à axer d'improductifs les budgets de la guerre et de la marine.”

Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 11

²⁶⁸Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 12

²⁶⁹L. MAILLARD, *Elements de la guerre*, Paris, Librairie militaire de L. BAUDOIN, 1891

generale già parzialmente in atto²⁷⁰.

E infatti proprio la parte terminale dell'introduzione chiarisce finalmente il senso dell'intero studio; cioè l'esposizione di un pensiero, di una tensione di rinnovamento già parzialmente divenuta reale; così da mostrare al lettore quanto fosse lungi dalla realtà l'idea di una impossibile modifica della situazione attuale; quanto anche una struttura apparentemente granitica e monolitica come quella militare fosse in realtà soggetta e sensibile a potenti spinte di cambiamento e adeguamento con la realtà della nazione; spinte provenienti da tutti gli strati della società.

Società quindi con cui diveniva imperativo relazionarsi e discutere perché

“On se convainera que la collaboration des non-professionnels et des professionnels militaires est un devoir impérieux et permanent. On acquerra la certitude que, si les nécessités militaires sont invariables, c'est par des procédés variables qu'on doit les satisfaire. Ces procédés sont à trouver. La discussion publique nous les fournira, si nous faisons appel à l'expérience et à la raison.”²⁷¹

Mostrando così apertamente che alle domande sulle questioni militari non erano date come risposte esclusive solo quelle dei tanto decantati “tecnici”.

Da questi potevano venire degli elementi utili, ma al completamento di una simile “rivoluzione”, alla nascita di un autentico “potere marittimo” doveva concorrere l'intera società.

Una piena coscienza del problema quindi; cosa questa che, già da sola, marcava nettamente la differenza con il caso italiano in cui la discussione era ancora alquanto arretrata; ancora a tratti poco chiara; ancorata alla discussione preliminare sulla necessità o meno di inserire discipline non strettamente tecniche (per quanto ugualmente professionalizzanti) all'interno dei curricula di studi dei giovani cadetti; limitata all'uso dogmatico di un tecnicismo esasperato - e esasperante - che richiedeva al paese i mezzi economici e umani per attuare programmi basati “sulla fiducia” indiscutibile negli organismi militari.

Ma permette al contempo di reinserire appieno il caso italiano all'interno di un filone di studi e di discussione che era al tempo ben noto; aperto e vivace in Europa, in ambito civile così come in quello militare.

²⁷⁰“Ces affirmations sont, semole-t-il, assez claires pour que, sans recourir à d'autres citations, on ait le droit de conclure: L'armée ne croit plus compromettre la discipline en proclamant la liberté de la pensée, la nécessité de la critique, l'utilité de la discussion. On peut ajouter que l'emploi de ces forces modernes l'achemine vers cette unité de la doctrine qu'en dépit d'un insuccès, de jour plus manifeste, la Marine n'a que trop longtemps cherché à réaliser par l'ancienne méthode.”

Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 14-15

²⁷¹Léonce ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906, pp. 16

Benché in posizione arretrata l'Italia si dimostrava parte indiscutibile del consesso delle potenze sia in senso materiale che intellettuale.

Pur dovendo rimontare uno svantaggio pesante i termini e gli elementi utili al passaggio ad uno stadio di maturità intellettuale e di professionalità avanzata del mondo militare vi erano tutti.

Che poi questo passaggio si concretizzasse o meno era una questione di scelte, non di possibilità.

Considerazioni & conclusioni.

Dallo sviluppo della tesi emerge una prima conclusione molto semplice e lineare, oltretutto sostanzialmente indipendente dal livello di profondità raggiunto dall'indagine: mancando una parte importante per il pieno sviluppo dell'intero iter professionale, gli ufficiali della Regia Marina formati nel periodo 1895-1910 non potevano dirsi "professionisti" a tutti gli effetti; e questo sia agli occhi dei contemporanei che, come si è visto avevano prontamente ravvisato rischi e lacune, che secondo i crismi della teoria della professionalità militare attualmente in vigore.

Al massimo potevano sviluppare, in mancanza di esperienze pregresse e di una qualsivoglia tradizione condivisa, una sorta di "bassa professionalità", o una forma di "pre-professionalità" incentrata sul lato tecnico della formazione ma profondamente deficitaria dal punto di vista delle motivazioni e della vocazione, ossia dal lato delle discipline "professionalizzanti" per un futuro comandante di uomini.

"Bassa professionalità" in parte identificabile con la definizione di "burocrazia professionale" formulata in Italia da Gian Paolo Prandstraller negli anni '80 del XX secolo²⁷².

Mentre dal lato civile della barricata si evidenzia un maggiore equilibrio; ma al contempo una pressoché totale mancanza di abilità di carattere prettamente bellico.

Questa lacuna non assume una grande rilevanza a causa del ruolo subalterno ricoperto dal personale della marina mercantile in caso di conflitto, sempre accompagnato in missione da unità militari e posto sotto la guida e il comando degli ufficiali della Regia Marina; oppure integrato negli equipaggi come bassa forza senza voce in capitolo circa le decisioni relative alla conduzione delle navi.

Nello specifico durante il secondo conflitto mondiale, la maggiore carica morale, emotiva e combattiva che si irradiava "dal basso" verso le alte sfere della marina militare è rappresentata efficacemente dai fermenti e malumori che la truppa esprimeva ogni qual volta si sceglieva di non affrontare il nemico o, affrontandolo, si rompeva il contatto balistico dopo pochi minuti di combattimento, con ancora tutte le forze intatte e pronte a battersi.

Esplicative di tali malumori sono le reiterate richieste dei comandanti delle flotte, al comando

²⁷² Ogni qual volta si da riscontra una commistione tra categorie differenti ci si trova di fronte ad una scelta: creare una nuova categoria che trova nella teoria ad essa legata il suo pieno sviluppo; oppure accettare che la commistione tra categorie differenti rilevata abbassi il livello di purezza di ognuna delle categorie presenti.

Nel nostro caso la scelta è tra "burocrazia professionale" come categoria indipendente a se stante; oppure tra una burocrazia con tratti professionali ma che non risponde ai canoni di un sistema perfettamente burocratico, o una professionalità dai tratti burocratici e quindi anche qui non perfettamente rispondente ai dogmi della teoria della professione.

Nel secondo caso sarà sempre possibile parlare di bassa burocrazia così come di bassa professionalità mancando la pienezza del concetto in entrambi i casi.

supremo, di far perlomeno uscire in mare le navi in occasione dei movimenti nemici; per dare almeno l'impressione che non si rinunciassero a priori al confronto.

Oppure sempre le rimostranze fatte da taluni comandanti subalterni circa la condotta tenuta dai comandanti superiori in mare negli scontri a fuoco; che sviliva lo spirito combattivo degli equipaggi dando l'impressione di un timore immotivato di fronte al nemico.

Siccome tali questioni sono ben note eviteremo di approfondirle in tale sede.

Quello che si cercherà di mettere in luce e chiarire in tale ambito è il portato pratico delle mancanze, delle lacune nella formazione degli ufficiali della Marina Militare, della preponderanza del lato "tecnico" e "burocratico" su quello "professionale"²⁷³, evidenziate nei capitoli precedenti, cercando di ravvisarne gli effetti nel periodo di attività bellica ora posto in esame.

Come detto nelle primissime pagine di questo lavoro il concetto basilare che informa la discussione è che non si insegna nulla che non si voglia vedere messo in pratica nel momento del bisogno.

E la prova pratica in cui gli uomini formati in quegli anni si trovarono coinvolti, in posizioni di primo piano, fu proprio quella offerta dalla Seconda Guerra Mondiale.

In assoluto il conflitto più impegnativo e devastante che la Marina Militare italiana abbia mai combattuto in tutta la sua (breve) storia: più di 36 mesi di guerra solitaria in primis contro la *Royal Navy* britannica e, nell'ultima fase della lotta, contro le flotte alleate dispiegate nel Mediterraneo dall'attuazione dell'operazione TORCH all'8 settembre del 1943, data di divulgazione e entrata in vigore dell'armistizio, con la conseguente consegna della flotta in osservanza delle clausole sottoscritte.

Tutti i maggiori ufficiali della Marina Militare italiana che ricoprirono incarichi di grande responsabilità strategico tattica nel periodo 1940-1943 terminarono i loro studi, o li cominciarono nel quindicennio 1895-1910.

Domenico Cavagnari, Arturo Riccardi e Inigo Campioni ottennero i gradi di guardiamarina subito prima del passaggio effettivo alla riforma Morin (1894-1896); Angelo Iachino, Angelo Parona, Bruno Brivonesi, Luigi Sansonetti, Raffele De Courten, Carlo Bergamini, Riccardo Paladini, Pellegrino Matteucci furono tutti dei "prodotti" del sistema formativo marittimo militare post riforma.

Come è facile notare vi sono compresi tutti i sottosegretari, capi di stato maggiore, e comandanti della flotta fino a livello di divisione navale di incrociatori pesanti attivi negli anni di guerra.

Per diretta conseguenza esaminando il loro comportamento durante le vicende belliche potremo stilare

²⁷³ E' la conferma delle parole di Augusto Vittorio Vecchj che rimproverava agli ufficiali di marina, sul finire del XIX secolo, il fatto di prestare attenzione e di dare importanza solo ai doveri imposti dal loro ruolo formale.

un primo giudizio sul livello di professionalità di questi uomini, e sul portato pratico di questo.

Allo stesso modo potremo ben vedere come le preoccupazioni espresse dai vari autori citati nei capitoli precedenti trovarono (ahimé) ben triste conferma in quei lunghi mesi di conflitto.

All'ingresso dell'Italia in guerra il comando della marina militare italiana era affidato alla coppia Domenico Cavagnari – Inigo Campioni; dove il primo era il responsabile della direzione e pianificazione strategica e delle azioni della Marina verso il governo (cumulava le cariche di sottosegretario di stato per la Marina e Capo di Stato Maggiore, ed era il responsabile dei piani di costruzione e ammodernamento dell'Armata da 7 anni); il secondo ricopriva l'incarico di comandante superiore della flotta in mare.

Come è noto la direttiva generale circa il comportamento che l'Armata doveva tenere durante il conflitto, diramata dall'alto comando, era informata ad una grande prudenza tattica.

Pur facendo proprio il principio generale della “fleet in being”, tipico delle marine minori che si trovano a lottare contro potenze superiori, di questo venne enfatizzato – all'atto pratico - il lato passivo e difensivista reputando come inutile all'atto pratico la grande battaglia navale di annientamento, pur mantenendo sulla carta la possibilità di adottare una condotta decisamente aggressiva e offensiva qualora se ne fosse presentata l'opportunità.

In linea generale si può dire, sintetizzando molto, che combattere era “opportuno” quando ci si veniva a trovare in una decisiva superiorità in termini di mezzi, nella relativa vicinanza alle proprie basi di appoggio e condizione di beneficiare di una concomitante azione delle forze aeree e insidiose, volta ad indebolire il nemico prima dell'ingaggio di questo con le forze pesanti di superficie.

Si richiedevano tali condizioni in quanto era idea condivisa da parte dell'alto comando che la guerra sarebbe stata tutto sommato breve; e che anche di fronte ad un conflitto prolungato questo sarebbe stato determinato dalla lotta al traffico più che dallo scontro tra flotte di alto mare.

L'obiettivo di base era individuato nella tutela delle proprie linee di traffico e nel tentativo di recidere quelle avversarie, ossia nel *sea control* o *sea denial*; non nell'eliminazione delle forze da battaglia nemiche.

Tale “tutela” delle proprie linee marittime si pensava di poterla realizzabile grazie alla capacità “dissuasiva” della squadra da battaglia dislocata nelle basi del mediterraneo centrale, mantenuta costantemente pronta all'intervento.

Stesse considerazioni generali in tema di *Sea Control* erano state fatte, all'inizio della guerra, dall'ammiragliato di Londra che le aveva diramate ai comandanti superiori delle flotte interessate allo scacchiere mediterraneo: la *Force H* di base a Gibilterra al comando dell'ammiraglio James

Somerville; e la *Mediterranean Fleet* di stanza ad Alessandria d'Egitto al comando dell'ammiraglio Andrew Cunningham.

Nei primi mesi del conflitto nessuno dei due antagonisti sembrò avere nulla da ridire circa le direttive generali impartite, né quindi sentì il bisogno di andare contro le disposizioni ricevute, e le prime operazioni messe in atto furono appunto due grandi convogli di rifornimento: uno diretto dall'Italia alla Libia e uno contemporaneamente diretto da Alessandria a Malta e viceversa.

Per ottemperare ai compiti di scorta vennero mobilitate le rispettive squadre da battaglia.

Fu in questo contesto che si sviluppò il primo vero scontro a fuoco tra le forze d'alto mare italiane e quelle britanniche: lo scontro di Punta Stilo (o al largo della Calabria).

Sulla via del ritorno, con i convogli al sicuro, le rispettive ricognizioni individuarono la presenza in mare di forti aliquote navali avversarie.

Non appena venne lanciato all'aria il segnale di scoperta, ambedue i comandanti superiori in mare si attivarono con gli stessi ordini: prua verso il nemico e prepararsi al combattimento²⁷⁴; segno questo che i due contendenti avevano una concezione simile del comportamento che deve tenere una flotta da battaglia in presenza di forze nemiche nelle immediate vicinanze.

Ma mentre l'ammiraglio Cunningham puntava decisamente verso le coste calabre per tagliare la via del ritorno verso Taranto alla squadra italiana, il comando di Supermarina da Roma, che pure si era fatto un'idea sufficientemente chiara della situazione grazie alle informazioni ricevute dalla ricognizione aerea, faceva sapere all'ammiraglio Campioni che doveva essere evitato ogni scontro, e inviava direttive che contenevano tempi, rotte e particolari della navigazione, esautorando in pratica il comandante in mare²⁷⁵.

Mentre nella notte precedente lo scontro la situazione tattica andava delineandosi e i comandanti in

²⁷⁴ La ricostruzione più efficace della battaglia è data da Giorgio Giorgerini che scrive delle vicende che portarono a Punta Stilo:

“[...] dalle 13.20, erano in volo due idrovolanti CANT Z.506 della ricognizione marittima a largo raggio decollati da Tobruck. Alle 14.40 scoprirono la flotta britannica del Mediterraneo e la tallonarono per quattro ore [...]. Il segnale di scoperta rilanciato dalle forze in mare giunse a bordo del *Cesare*, nave ammiraglia di Campioni, quando la flotta italiana aveva già assunto la rotta per il rientro. L'ammiraglio, [...] fece invertire la rotta e riunire le sue navi e mosse in direzione del nemico. Nel contempo lanciò a Supermarina questo messaggio che riconfermava il suo spirito offensivo e le sue intenzioni combattive:

“Dirigo contro gruppo tre corazzate et otto cc.tt. avvistato sud Creta da aereo”.”

Cit. in Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 174

²⁷⁵ “Supermarina 33794 – *Non*, ripeto *non*, impegnatevi con gruppo corazzato nemico (alt) Seguono istruzioni per la notte et per domani (alt) 172508”

Cit. in Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 174

mare si muovevano per imporre la propria iniziativa al nemico, Roma reiterava gli ordini chiarendo in maniera ancora più minuziosa la condotta che si sarebbe dovuto tenere, anche a costo di voltare le spalle al nemico disperdendo le unità nei porti siculi fino all'allontanamento di quest'ultimo dalla zona delle operazioni²⁷⁶.

Alle 15.53 del 9 luglio 1940 il contatto balistico venne instaurato e si ebbe la battaglia di Punta Stilo. Talvolta si è discusso sull'opportunità di chiamare "battaglia" uno scontro a fuoco durato tutto sommato poco e interrotto al primo colpo incassato dalla nave ammiraglia italiana, pur avendo ancora a disposizione tutte le forze meno una divisione di incrociatori pesanti ancora in via di dispiegamento²⁷⁷.

Al di là delle vicende tattiche dello scontro a fuoco, quello che ci preme è esaminare la condotta tenuta dal comandante superiore in mare a bordo del *Cesare*, e dal capo di stato maggiore della Marina a Roma.

Inigo Campioni si trovò infatti esattamente nelle condizioni che aveva paventato fin dal 1911, ossia impossibilitato a dare corpo alle sue idee e a dispiegare le sue abilità perché "altre preoccupazioni" avevano preso il sopravvento; perché il timore aveva vinto l'abilità²⁷⁸.

Eppure lui aveva davvero tentato di impostare una linea di condotta aggressiva e offensiva, sostenendo responsabilmente per ben tre volte²⁷⁹, con le parole e le azioni, quello che era effettivamente il suo dovere di soldato, di ufficiale e di professionista militare: combattere, nel miglior modo possibile e traendo dallo scontro il massimo utile per la nazione.

²⁷⁶ 9 luglio 1940; Ore 13.10:

"Supermarina 20613 – Destinatario nave Cesare per squadra et per conoscenza nave Pola per squadra (alt) Vostra azione odierna sia ispirata seguenti concetti (alt) Primo Non ripeto non allontanarsi troppo dalle nostre basi aereo-navali scopo permettere preventive aut contemporanee azioni aeree contro nemico (alt) Secondo Impegnarsi possibilmente contro gruppi corazzati quando sono ancora separati secondo note previsioni (alt) Terzo Ritardare contatto balistico scopo consentire menomazione forze nemiche per bombardamento aereo (alt) Quarto Al tramonto dirigere con navi maggiori verso le basi senza vincolo normali dislocazioni (alt) Quinto Se condizioni favorevoli impiegare notte tempo naviglio silurante (alt) 123009"

Cit. in Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 182

²⁷⁷ La VII divisione comandata dall'ammiraglio Sansonetti, sulla cui assenza dal teatro della battaglia si discusse molto dopo lo scontro.

"A che vale un soldato o marinaio che sia professionalmente ottimo, se nell'ora del cimento egli si lascia sopraffare da altre preoccupazioni, e il timore vince l'abilità, e nessuna voce gli sorge nell'intimo per sostenerlo, per dargli forza?"

Inigo CAMPIONI, *L'educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, anno XLIV, fascicolo II, febbraio 1911, pp. 231

²⁷⁹ All'atto della partenza diramando il comunicato alle navi circa la linea di condotta aggressiva da tenere durante la navigazione nel caso si manifestasse la possibilità di incontro con il nemico; al momento della scoperta della presenza in mare delle forze avversarie con rotta verso le coste Siciliane – Calabresi con il passaggio immediato ad una rotta di intercettazione; al momento del rilevamento esatto della flotta britannica a largo delle coste calabre ad est di capo Spartivento, a meno di 80 miglia dalla flotta italiana, con la virata immediata verso la flotta nemica pur non avendo ancora completato il dispiegamento delle forze e il concentramento di tutte le divisioni navali.

Certo era assai difficile muoversi in tal senso tra i paletti fissati da Supermarina che, seguendo le direttive generali tracciate dall'alto comando, legava mani e piedi al comandante superiore in mare per evitare di perdere navi impossibili da rimpiazzare in un combattimento ritenuto fine a se stesso, visto che il convoglio era ormai al sicuro nel porto di Bengasi.

Che l'obiettivo strategico fissato in quella precisa occasione fosse stato effettivamente conseguito, che l'uso delle linee di traffico fosse stato tutelato e conservato è indubbio; quello che resta in discussione è se davvero si fosse in presenza di un combattimento fine a se stesso; quindi la comprensione, a livello di strategia generale, da parte dell'alto comando, della situazione che si andava determinando in mare, e il portato di un comportamento tenuto fin lì che chiamare "antiprofessionale" è dire poco.

Se uscire in mare solo per ricercare e distruggere il nemico era un assurdo, tentare di affrontare un'aliquota di questo sondando così le sue capacità belliche e, soprattutto, sperimentando le proprie non lo è affatto.

La possibilità di uno scontro con la flotta britannica alimentava nel paese speranze e sogni; e solleticava l'orgoglio di una marina giovane che, senza timori reverenziali, lanciava la sua sfida ad una delle più grandi marine del mondo, e nello specifico alla più ricca in assoluto di storia e tradizioni.

Nell'economia generale di quella guerra quindi cercare di affrontare la battaglia imminente nel miglior modo possibile, e dando la miglior prova di se (anche a costo di farsi male o di essere sconfitti) era un punto di grande importanza in quanto investiva in pieno il lato morale dello scontro.

Essendo la guerra "per definizione" uno scontro tra volontà contrapposte, che cercano con una parte o con tutti i mezzi possibili di imporre il proprio volere all'avversario, il lato morale dello scontro, che solo è capace di sostenere tale volontà anche nei momenti critici, dando luogo a quei legami affettivi tra gregari e graduati tanto importanti e tanto studiati da Stouffer, è uno di quei punti che un "manager della violenza" non può non tenere in grande considerazione.

Invece le decisioni, ristrette solo al lato tecnico, materialmente pragmatico prese da Supermarina evidenziano che in quell'alto consesso di "manager della violenza" non ve ne erano.

E oltretutto forzarono il comandante superiore in mare a non essere nemmeno quell'"heroic leader" che aveva tentato di essere in prima battuta; per cui aveva anche studiato e per avere il quale la propaganda fascista si era sgolata e affaccendata per quasi un ventennio.

Cosa che non si poté certo dire della parte avversaria, dove il comandante superiore in mare era l'unico artefice e responsabile delle decisioni prese durante la missione operativa; e che fece pesare tutta la sua valenza e capacità professionale quando, presentandosi le condizioni utili per ingaggiare il nemico, seppur al prezzo di un pericoloso avvicinamento alle coste avversarie, prese la decisione immediata di

andargli incontro a tutta forza, mettendo da parte per ben più di un attimo il compito originale di scorta al convoglio, che pure continuava la sua marcia, in rotta per Malta.

Le considerazioni generali di una necessaria valutazione delle capacità belliche dell'avversario, della sua volontà combattiva vennero correttamente apprezzate e definite come prioritarie all'interno dell'economia del conflitto, specie in quei primi mesi in cui perdurava nell'ammiragliato di Londra una valutazione tutto sommato positiva delle capacità belliche della marina italiana.

Una valutazione questa basata più su considerazioni tecniche e su dati quantitativi che su riscontri pratici.

Prassi questa della "relatività navale" basata sui dati estrapolati dagli annuari che, come dichiarato fin dal 1906 da Leoncé Abeille, non poteva che fornire informazioni errate, incomplete e potenzialmente pericolose.

Definita quindi la necessità prioritaria di una "verifica delle valutazioni" teoriche, le scelte tattiche spettavano esclusivamente al comandante in mare che, per togliersi ogni dubbio, si poté permettere anche quello che per il resto del mondo era un assurdo teorico o un lusso impensabile: affrontare da attaccante uno scontro a fuoco in condizioni di inferiorità numerica e qualitativa; avventarsi sulle forze nemiche facendosi decisamente e coraggiosamente sotto di prua, serrando adeguatamente le distanze prima di aprire il fuoco²⁸⁰; e chiudendo rapidamente la partita entrando prepotentemente con la corazzata ammiraglia nella zuffa finale tra i cacciatorpediniere lanciati chi all'inseguimento chi a copertura del ripiegamento.

Quindi non solo si ebbe un'idea lungimirante, larga e chiara del conflitto e delle sue necessità quale solo un manager qualificato poteva avere, ma si ebbe anche la dimostrazione pratica agli equipaggi e alla nazione che chi comandava la flotta lo faceva da leader; da leader che non esitava ad esporsi in prima persona all'interno dei combattimenti, e che era, e voleva essere, il primo responsabile del suo operato di fronte al governo e al popolo tutto.

In tal senso le parole di Augusto Vittorio Vecchj sono estremamente cogenti: si era detto infatti fin dal 1897 che con gli studi matematici si potevano aver degli ottimi navigatori, disegnatori, costruttori di navi ma non comandanti né ammiragli²⁸¹; e ci si era ritrovati appunto con i navigatori, i disegnatori e i

²⁸⁰ Le corazzate italiane aprirono il fuoco da 30000 (Cavour) e 26000 metri (Cesare) di distanza con le artiglierie da 320 mm; l'unica corazzata britannica impegnata realmente nello scontro, la Warspite, aspettò di giungere a 22000 metri per far fuoco con i cannoni da 381 mm, e continuò a muoversi per ridurre le distanze mentre sparava contro il nemico 17 salve.

²⁸¹ "Cogli studi matematici si formano buoni navigatori, eccellenti cartografi, squisiti inventori di cannoni e d'affusti, abili disegnatori di macchine motrici ed ausiliarie; sino ad un certo punto anche costruttori navali. Ma non si formano né comandanti, né ammiragli."

Augusto Vittorio VECCHJ, *La letteratura nello sviluppo della marina*, Rivista Marittima, maggio 1897, pp. 350

costruttori.

Per quanto non ci sia dato di sapere cosa studiassero nel dettaglio gli ufficiali britannici, pareva che i comandanti e gli ammiragli nel Mediterraneo, in quel 1940, sembrasse averli solo il nemico.

Quanto il lato umano della questione fosse importante all'interno di una programmazione generale, l'ammiraglio britannico lo ribadì e lo dimostrò con forza quando, poco dopo Punta Stilo, pose allo studio l'operazione aereonavale complessa passata alla storia grazie al suo eclatante momento offensivo: la famosa "Taranto night": l'attacco condotto dagli aerosiluranti britannici imbarcati sulla portaerei di squadra di Cunningham alla flotta italiana, all'ancora in una delle sue basi più munite e strategicamente importanti.

Al di là del lato tattico sono i risvolti psicologici dell'azione a destare un interesse eccezionale.

Questa operazione infatti doveva essere eseguita inizialmente il 21 ottobre 1940, data simbolo nella storia militare britannica²⁸²; ma poi slittò a causa di avarie alla portaerei *Illustrious* (recentemente giunta in Mediterraneo in occasione dell'operazione "Hats"²⁸³) che obbligarono a posticipare l'azione all'11 novembre; altra data simbolica per nulla scelta a caso: il genetliaco del Re d'Italia Vittorio Emanuele III.

Il portato morale e simbolico dell'azione era ritenuto, dallo stato maggiore della *Mediterranean Fleet*, tanto importante che per l'occasione venne rinviata un'intera operazione complessa che prevedeva il transito contemporaneo di due convogli da Gibilterra a Malta e Alessandria e viceversa.

Evento per cui era prevista da tempo l'uscita in mare contemporanea della *Force H* di Somerville e della *Mediterranean Fleet* di Cunningham.

Se inquadrriamo una simile riflessione all'interno della teoria generale del fenomeno guerra come "duello allargato" di matrice politica si capisce bene come l'operazione che portò alla notte di Taranto fosse un lampante esempio di management della violenza volto a conseguire il massimo utile possibile con il minore dispendio di forze: distrarre nell'immediato il nemico dai convogli in transito scortandoli indirettamente; mettere in difficoltà il governo della potenza avversaria violandone lo spazio aereo e navale con forze di superficie, a dispetto delle forze preponderanti del nemico di stanza sul vicino territorio nazionale; riequilibrare definitivamente la situazione di disparità numerica tra le forze, che aveva visto fino al mese precedente²⁸⁴ le flotte britanniche inferiori per numero, prestazioni e tipologie

²⁸² Il 21 ottobre è l'anniversario della battaglia di Trafalgar.

²⁸³ Per maggiori dettagli sull'operazione *Hats* si rimanda a:

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001

²⁸⁴ L'ammiraglio Cunningham aveva fatto presente all'ammiraglio che la sua flotta soffriva di diversi deficit all'apertura delle ostilità: in primis aveva a disposizione, ad eccezione della *Warspite*, corazzate lente, poco manovrabili e inadeguate

di navi se costrette ad affrontare il nemico singolarmente; e ultimo, ma non per importanza, deprimere ulteriormente la già scarsa volontà combattiva espressa dalla flotta italiana a Punta Stilo, mostrando al mondo intero – se mai fosse stato necessario reiterare la lezione - che la flotta britannica non temeva nulla e nessuno.

Il comandante superiore in mare delle due flotte di sua Maestà misero in luce la piena e indiscutibile presenza di tutte le caratteristiche tipiche della teoria elaborata da Samuel Huntington volta ad individuare quella dell'ufficiale come vera e autentica "professione": *Expertise, Responsibility, Corporateness*²⁸⁵.

La padronanza delle abilità tecniche e morali utili a immaginare, pianificare, strutturare ed eseguire una simile operazione; la responsabilità indiscussa e indiscutibile delle scelte e delle azioni conseguenti assunta dal comandante superiore in mare; il sentimento di appartenenza ad uno specifico gruppo sociale, quello militare marittimo britannico di nelsoniana tradizione, e il desiderio potente di onorarlo e arricchirlo con una vittoria degna di altri tempi.

Cosa che, come si è visto con l'episodio di Punta Stilo, non si può affermare per il caso italiano.

Deficitario infatti risultava, come fatto presente attraverso i capitoli precedenti, il bagaglio delle abilità; mancando quelle proprie del lato umanistico risultavano deficitarie la forza morale, la vocazione, le motivazioni etiche per far valere almeno il principio della responsabilità del comandante superiore in mare.

Cedendo sul principio della responsabilità e autonomia delle scelte tattiche per conseguire gli obiettivi, anche durante gli scontri, per ottemperare ad esigenze di politica particolare (quella militare), assai divergenti dalle esigenze generali dell'élite politica nazionale, la classe sociale di riferimento diveniva quella politica e non più quella militare.

Per diretta conseguenza la dirigenza della marina militare italiana attiva in occasione dello scontro di Punta Stilo si dimostrava in possesso di una professionalità menomata; incompleta sia che la si intendesse come parte della classe politica che come parte della classe militare.

alle esigenze di squadra; non aveva una vera componente aerea in quanto la sola portaerei Eagle allora disponibile ad Alessandria, oltre ad essere un'unità vecchia, aveva una linea di volo poco consistente rispetto alle esigenze; mancava totalmente di incrociatori armati con cannoni da 203 mm; era deficitaria di armamenti antiaerei, cosa indispensabile in una guerra al traffico che si prevedeva dominata dalla componente aerea.

Presa coscienza delle necessità l'ammiragliato inviò subito alcune unità, seguite da altre giunte in Mediterraneo per mezzo dell'operazione Hats. In tutto: una corazzata recentemente rimodernata (*Valiant*), una nuova portaerei (*Illustrious*), due incrociatori pesanti (*Kent, York*), un incrociatore leggero (*Ajax*), due incrociatori contraerei (*Calcutta, Coventry*).

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 202 e ss. gg.

²⁸⁵ Samuel P. HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957, pp. 7 e ss. gg.

Perché volendo svolgere il ruolo di tutte e due le classi finiva con il non riuscire a fare bene quello di nessuna; il classico “chi troppo vuole nulla stringe”.

Quindi quella che l’ufficialità italiana poteva dispiegare sul mare era al massimo una “bassa professionalità”, o una professionalità “mediocre”, per usare ancora il giudizio di merito espresso da Giorgio Rochat sull’ufficialità dell’esercito italiano durante la seconda guerra mondiale²⁸⁶, ora finalmente allargabile, con un ragionevole grado di approssimazione, anche all’ufficialità della marina militare.

Anche un noto e apprezzato storico navale italiano come Giorgio Giorgerini affermò come il maggior risultato conseguito dai britannici con l’azione di Taranto non fosse “materiale”, né andasse individuato nella messa fuori combattimento di alcune – seppur importanti – unità, ma si collocasse all’interno del lato psicologico della guerra²⁸⁷; giungendo anche a smorzare i commenti benevoli di suoi colleghi stranieri come lo statunitense J. Sadkowich²⁸⁸.

Tornando alla guerra, fino a quel novembre 1940 al comando di Campioni avevano servito, come comandanti delle varie divisioni di naviglio pesante, gli ammiragli Sansonetti, Matteucci, Legnani, Marengo, Cattaneo, Paladini.

²⁸⁶ E’ nota l’affermazione dello storico torinese con cui si definisce l’ufficialità dell’esercito italiano impegnata nel secondo conflitto mondiale come “mediocre con eccezioni”.

²⁸⁷ Scrive Giorgio Giorgerini in relazione ai risultati dell’attacco britannico a Taranto:

“Sembrò il segnale che la marina italiana, o meglio Supermarina, rifiutasse il combattimento, atteggiamento che si era già visto in occasione della precedente operazione Hats. Supermarina poteva anche avere le sue ragioni politico-strategiche, in testa quella di risparmiare preziose grandi navi che, secondo la sua linea strategica, avrebbero dovuto dissuadere l’avversario ad avventurarsi nel mediterraneo centrale oltre che a rappresentare un significativo peso politico; ma [...] non era accettabile che anche in condizioni di parità, se non addirittura di superiorità, si evitasse di cercare il contatto coll’avversario, che non lasciava perdere occasione per mostrarci la sua iniziativa e il suo spirito combattivo. Le cause collaterali dell’indisponibilità di forze aeree, delle esigenze del nuovo fronte greco, non furono che corollari di una situazione, di un comportamento già critico fin dall’inizio: frutto di un’impreparazione connaturata che non riguardava tanto e solo i mezzi, quanto l’incapacità ad affrontare una guerra di tali natura e dimensioni. La notte di Taranto è la dimostrazione di tutto un carattere, di tutta una cultura, di tutto un comportamento che poco o niente avevano a che fare coll’accettare prima l’idea, e poi affrontare quel genere di guerra che ormai si era costretti a combattere. [...] L’Italia, [...], dimostrò ancora di sentirsi in soggezione di fronte a certe manifestazioni navali del nemico, messe in atto più sul piano della guerra psicologica che su quello delle esigenze belliche; ma intanto l’unica vera grande battaglia della nostra guerra, quella dei convogli, continuava ad essere combattuta, giorno dopo giorno, con ardimento, coraggio, sacrificio, e i successi non mancarono, anche di fronte a perdite e a episodi gravi.”

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 226

²⁸⁸ Scrive Giorgio Giorgerini in proposito:

“Occorre notare che lo storico americano ha mostrato a volte troppa benevolenza verso l’Italia e la sua Marina perché, se è pur vero che i successi britannici, così come quelli degli italiani – quando ve ne furono – non modificarono il quadro e la condotta strategica, rimane il fatto che la Royal Navy giunse sotto la costa italiana in più di un’occasione: a Punta Stilo, a Taranto e nel Canale d’Otranto, a Genova, a Tripoli, senza contare le azioni a fuoco lungo la costa e le retrovie libiche. Azioni che, in genere, si dimostrarono più dimostrative che sostanziali, ma che psicologicamente avevano una loro importante influenza.”

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 228

Il giorno 25 novembre 1940, esattamente due settimane dopo l'episodio di Taranto, quest'ultimo veniva sbarcato e rimpiazzato al comando della II divisione incrociatori pesanti con l'ammiraglio Angelo Iachino.

Mentre l'ammiraglio Iachino faceva la sua comparsa all'interno dell'*entourage* di Campioni qualcosa altrove prese a muoversi.

Tra il 24 e il 26 novembre in tutto il Mediterraneo era attivo un vasto movimento di navi britanniche: era in corso l'operazione "*Collar*"²⁸⁹.

Questa operazione sfociò nello scontro navale di Capo Teulada (o di Capo Spartivento) del 27 novembre 1940.

Senza ripercorrere le fasi della battaglia diciamo subito che questa si concluse con un insuccesso per le armi italiane, e assunse la connotazione di uno scontro di ripiegamento; in cui, per diretta ammissione degli ufficiali comandanti italiani impegnati in mare (poi confluita nella storia ufficiale della marina militare italiana), si fece fuoco solo con le artiglierie poppiere.

Con addosso il peso della "responsabilità" delle uniche due navi da battaglia ancora operative, Campioni tenne infatti un comportamento assai prudente, o meglio finalmente in linea con le direttive generali impartite dall'alto comando²⁹⁰.

Comportamento assai più preciso e cauto di quanto non fosse stato quello tenuto a Punta Stilo, ma ancora una volta il comando di Roma era stato molto preciso; e aveva legato le mani del comandante della flotta intromettendosi nelle questioni tattiche, e vincolandolo ad un atteggiamento prudente.

Alla prudenza si aggiunse anche l'esperienza maturata negli scontri precedenti che, vista la presenza in mare di una forza navale con funzioni di scorta con una nave portaerei al seguito, portò l'ammiraglio

²⁸⁹ Nel pomeriggio del 24 novembre salpava da Alessandria D'Egitto una squadra navale britannica composta da una corazzata, tre incrociatori e cinque caccia: rotta nord-ovest. Nella notte tra il 24 e il 25 passava per lo stretto di Gibilterra un convoglio proveniente dalla Gran Bretagna e diretto a Malta, scortato da due incrociatori, un cacciatorpediniere e quattro corvette: rotta nord-est. La mattina del 25 nostri osservatori appostati nei dintorni di Gibilterra segnarono la flotta di Somerville, forte di un incrociatore da battaglia, una portaerei, due incrociatori e nove cacciatorpediniere, in uscita dalla Rocca con rotta nord-est. Nel contempo il grosso della Mediterranean Fleet prendeva il mare per scortare un convoglio dall'Egitto verso Creta e la Grecia, per poi dirigere verso Malta dove avrebbe preso in custodia una parte del convoglio transitato per Gibilterra.

Per maggiori dettagli sulla pianificazione di "collar" e sul suo svolgimento si rimanda a:

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 229 e ss.gg.

²⁹⁰ In data 26 novembre 1940, ore 10.10 Supermarina inviava a Campioni l'ordine di operazione che conteneva l'ormai consueta disposizione: "Le forze navali s'impegneranno, qualora la situazione sia favorevole". Il giorno 27 novembre alle 11.05, quando la ricognizione aveva già reso nota la presenza in mare del nemico e l'ammiraglio Campioni dato già disposizioni per la rotta, giunse a bordo del Vittorio Veneto un nuovo messaggio da parte di Supermarina, vergato alle 10.10: "Supermarina - 55035 - Incrociate sino alle ore 12 a sud Sardegna in attesa dei risultati ricognizione aerea. Se per ora indicata ricognizione risulta negativa dirigete rientro basi. 101027".

Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, Oscar Mondadori, 2001, pp. 231-233

Campioni a dedurre che il nemico non si sarebbe tirato indietro, ma avrebbe cercato lo scontro, e che questo sarebbe stato caratterizzato da un'azione combinata aereo-navale a distanza ravvicinata in cui le sue unità sarebbero state attaccate contemporaneamente da navi, aerei e bombardieri.

Quando i ricognitori, rilevando i movimenti tattici del nemico, confermarono l'analisi del comandante superiore in mare, questi si convinse che le condizioni erano svantaggiose per la flotta italiana; e assunse decisamente la rotta del rientro chiedendo contemporaneamente conferma a Roma delle sue decisioni.

La risposta di Supermarina arrivò nemmeno mezz'ora dopo e nonostante il tono non fosse quello di una conferma, l'ammiraglio non mutò la sua decisione e mantenne la rotta su cui si era già posto, ordinando alle divisioni incrociatori di non ingaggiare il nemico e di disimpegnarsi aumentando la velocità se già impegnate in combattimento.

Quest'ultima condizione si era infatti manifestata e le navi di Iachino, e degli altri sottordini, si trovarono a scambiare bordate - dalla bella distanza di 24.000 metri - con gli incrociatori britannici prima e con l'ammiraglia di Somerville poi.

Grazie alla superiore velocità le navi italiane misero in fretta molta acqua tra loro e il nemico che cercava di inseguirle e fecero ritorno incolumi alle basi.

Ancora come a Punta Stilo l'interferenza di Supermarina, la cui direzione non si trovava in quel momento in una posizione politicamente sicura, e le preoccupazioni personali di Campioni vanificarono l'uscita in mare della flotta.

E ancora una volta si levarono malumori e commenti dagli stati maggiori delle navi circa la condotta tenuta nello scontro.

Come accennato la responsabilità della situazione è, ancora una volta, riconducibile in larga parte alle basse motivazioni militari di Supermarina che, improvvisandosi gruppo di pressione politica, spinse all'estremo un atteggiamento prudente già criticato in sede politica generale, proprio per sostenere il proprio ruolo particolare²⁹¹.

²⁹¹ C'è da dire che una delle linee teoriche impostare negli anni '20 e '30 prevedeva proprio la tutela e della flotta "intatta" per potersene poi giovare come pegno, come pedina all'interno di manovre di carattere politico. Questa linea che trovava il suo fondatore in Romeo Bernotti venne effettivamente tenuta da conto e messa in pratica; e non si può certo dire che non fosse nota all'interno delle alte sfere della marina visto il dibattito sull'impostazione strategico tattica seguito al primo dopoguerra. Come se non bastasse lo stesso Mussolini poco si sarebbe dovuto sorprendere dell'atteggiamento della Marina visto che l'ammiraglio Cavagnari, due mesi prima dell'inizio delle ostilità, gli aveva consegnato un noto promemoria in cui metteva finalmente da parte le raffinatezze teoriche e retoriche per dire francamente quale era la situazione della marina da guerra. Pur riconoscendo a Domenico Cavagnari la correttezza e l'onestà intellettuale insita in un simile gesto v'è da dire che, in linea teorica, una volta fatta presente la situazione, se il governo (inteso come dirigenza politica) del paese ordina alle forze armate di combattere queste sono tenute ad obbedire, anche a costo di incappare in un disastro. Purtroppo nonostante i tentativi di controllo delle forze armate fatti nel primo decennio del XX secolo, il risultato finale era stato

In parole povere ancora una volta mancarono le motivazioni utili a spingere gli alti ufficiali al combattimento secondo gli ordini della dirigenza del proprio paese in luogo di quelli della propria leadership; affrontando il nemico in ogni occasione utile e non solo quando non c'era più nulla da fare e si doveva sacrificarsi.

Anche perché le reiterate richieste fatte da Mussolini erano per il combattimento non per l'olocausto della flotta; ma in quei giorni divennero prioritarie le motivazioni politiche contingenti, ciò che era utile a sostenerne il ruolo della Marina all'interno del governo, senza tenere in gran conto i compiti di base di una struttura come quella militare.

Si era dimenticato (o forse non si era mai del tutto compreso) da parte delle alte gerarchie delle forze armate italiane che quello militare era uno strumento; e come tale doveva servire agli scopi di chi lo aveva creato e non di se stesso.

Non si era compreso che è il settore di applicazione, di importanza vitale per il paese, a fornire ai professionisti l'oggetto della loro esistenza, la legittimazione del loro essere tali, e non viceversa.

Perché può esistere uno scopo senza un mezzo, ma non un mezzo senza uno scopo.

Quindi una forza da combattimento che non combatteva era un non senso, e i suoi membri potevano dirsi tutt'altro che dei professionisti finché si ostinavano a tenere un simile comportamento.

E questo atteggiamento incomprensibilmente rinunciatario tenuto dalla flotta italiana venne rimproverato duramente alla dirigenza militare marittima nazionale dall'ammiraglio Erich Reader, comandante della marina dell'alleata Germania nazista, che richiedeva una maggiore attività, una più forte propensione aggressiva²⁹².

Mentre in Italia le richieste di accertamento delle responsabilità di Capo Teulada, rinforzate dalle interessate critiche fatte circolare dall'ammiraglio Iachino, portavano allo sbarco anticipato di Campioni, promosso "sottosegretario della Marina" e sostituito da Iachino stesso al comando della flotta da battaglia, a Londra l'ammiragliato non prese affatto bene la notizia che una flotta in zona di operazioni, che si era trovata nelle condizioni di ingaggiare il nemico, si fosse lasciata scappare

assolutamente negativo; e quindi l'Italia all'ingresso in guerra si trovava con forze armate politicamente attive, autonome e prive di controllo.

Per ulteriori chiarimenti si rimanda a:

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

²⁹² Eric Reader prima che nazista era un militare veterano della prima guerra mondiale; aveva partecipato alla battaglia dello Jutland ed era un prodotto della scuola di guerra marittima tedesca che al tempo spronava i comandanti a cercare lo scontro, affinché la "teoria del rischio" elaborata dall'ammiraglio Alfred Von Tirpitz acquisisse un valore tangibile, pratico e non restasse legata alla "relatività navale" e ai dati degli annuari.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Jonathan STEINBERG, *Il deterrente di ieri: Tirpitz e la nascita della flotta da battaglia tedesca 1890-1914*, Firenze, Sansoni, 1968

l'occasione di dare battaglia, pur conseguendo un pieno successo strategico.

La differenza con il caso italiano è manifesta, lampante.

La flotta britannica era nata secoli prima per difendere il paese dalle aggressioni esterne e successivamente per imporre il “*Britannia rules the waves*”, ossia per combattere²⁹³; e quello doveva fare ogni qual volta se ne manifestava la possibilità.

Cosa incredibile per altri paesi, l'ammiraglio Somerville venne posto sotto inchiesta per il comportamento tenuto a Capo Teulada, e non c'è dubbio che la sua stella nel firmamento militare britannico si offuscò alquanto, perlomeno fino all'operazione GROG.

L'operazione GROG fu la manifestazione eclatante, al di là di ogni possibile dubbio che il dominio del mare era nelle mani della marina di sua maestà britannica, e che questa lo esercitava dove voleva, quando voleva e come voleva. In pieno spregio per la minaccia potenziale costituita dalle forze aeree di stanza in Liguria, Piemonte, Sardegna e Toscana, e della flotta da battaglia che era stata dislocata a La Spezia e fatta uscire in mare l'8 febbraio per intercettare il nemico, per non parlare della flotta sottomarina tanto osannata dal regime all'apertura della guerra, il 9 febbraio 1941 alle 8.15 la *Force H* di Somerville con la *White Ensign* a riva, dopo aver sfilato davanti a mezza riviera di levante, con gli aerei lanciati dalla portaerei Ark Royal che un'ora prima (7.15) avevano bombardato la raffineria di Livorno e lanciato mine all'imbocco del porto di La Spezia, apparve indisturbata davanti al porto della città di Genova... ed aprì il fuoco. La città intera, con il suo porto e le installazioni industriali e militari venne a trovarsi sotto tiro perché le navi britanniche si erano portate a soli 18 km di distanza prima di aprire il fuoco con i grossi calibri. Dalle tre navi impegnate nel bombardamento (l'ammiraglia: incrociatore da battaglia *Renown*; la corazzata *Malaya*; l'incrociatore leggero *Sheffield*) furono sparati in 30 minuti 273 colpi da 381 mm e moltissimi di medio calibro. I proiettili caddero indiscriminatamente sulle installazioni portuali e sulla città, e le vittime civili furono numerose²⁹⁴. I genovesi, specie i comuni cittadini, ancora in parte immersi nel sonno, quelli che proprio non potevano difendersi in alcun modo, pagarono assai caro il desiderio di rivalsa e di riscatto di Somerville²⁹⁵. Una

²⁹³ Nel corso della sua storia la marina di sua maestà britannica combatté una lunghissima serie di guerre contro tutte le nazioni europee dotate di interessi marittimi: Spagna, Francia, Olanda, Danimarca, etc. etc. giungendo infine a quel traguardo tanto agognato che era il dominio dei mari.

²⁹⁴ Per la dispersione dei colpi si rimanda alla figura 1. Più nel dettaglio, subirono danni di varia natura la Cattedrale di S. Lorenzo, l'Ospedale Galliera e la Biblioteca “Berio”, Piazza Manin e Via Galata. Circa 250 case furono distrutte, e tra la popolazione civile si dovettero registrare 144 morti, 272 feriti e circa 2.500 senzatetto.

Cit. in Maurizio BRESCIA, *L'operazione Grog*, Storia Militare, Casa Editrice Albertelli, n. 161, febbraio 2007

²⁹⁵ Scrive Giorgio Giorgerini in proposito:

“L'ammiraglio Somerville, comandante della Forza H, male sopportò le critiche mossegli dall'Ammiragliato sui suoi comportamenti nel fatto d'arme di Capo Spartivento, o Capo Teulada che dir si voglia. Aveva operato bene nella Excess,

vendetta assai dura contro quegli italiani che “rifiutano di combattere”²⁹⁶.

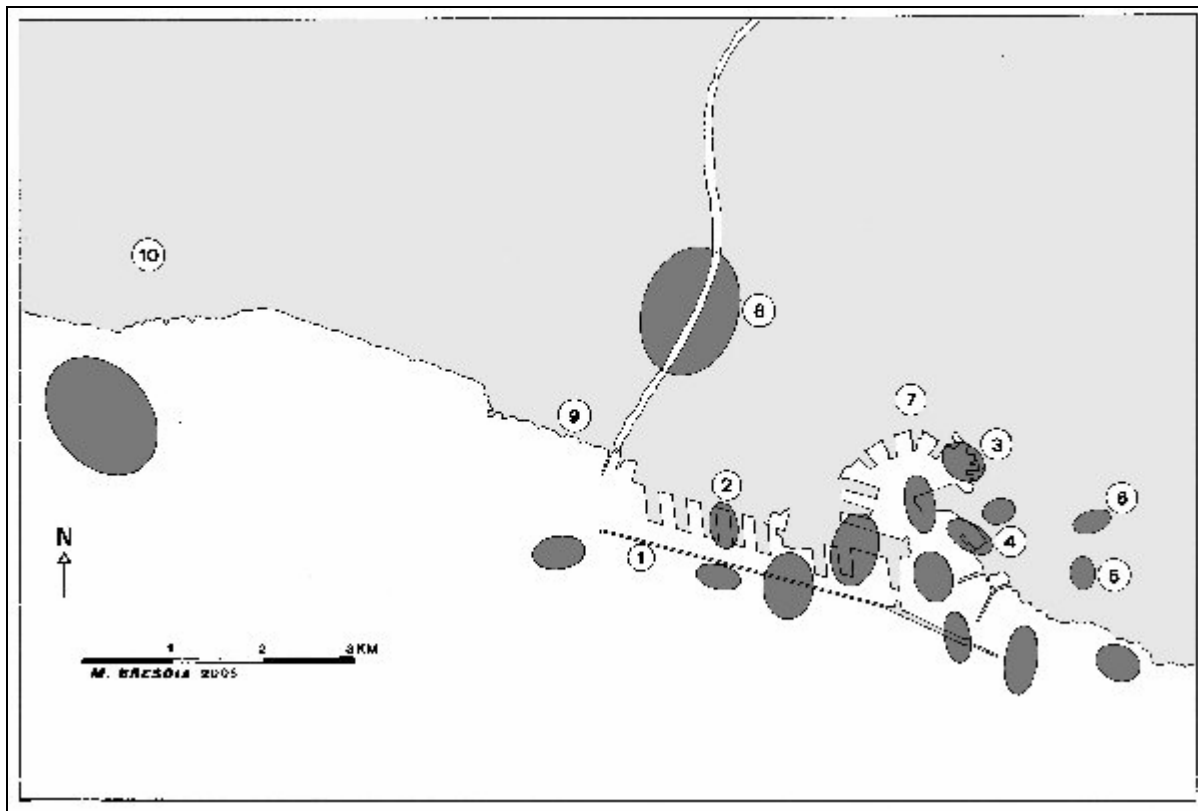


Figura 1

Bombardamento navale di Genova (aree tratteggiate: zone ove si registrò una maggior concentrazione dei punti di caduta dei colpi britannici)

1 – Molo Principe Umberto (attuale “diga foranea”)

2 – Ponti Eritrea e Somalia

3 – Ponte Parodi

4 – Zona Bacini

5 – Zona dell’Ospedale Galliera

6 – Stazione Brignole

7 – Stazione Principe

8 – Zona industriale della Valpolcevera

9 – Cantieri Navali Ansaldo

10 – Batteria “Mameli”

ma non gli bastava. Il fatto che il grosso della Marina italiana fosse ora concentrato nella base settentrionale di La Spezia dava alla Marina britannica ampio controllo del bacino mediterraneo, ma offriva anche il modo, con un’operazione ben concepita, di infliggere un grave scacco militare e politico-strategico alla Regia Marina e all’Italia: andarla a sfidare fin nelle acque più interne di casa. L’idea di Somerville, subito sposata dall’Ammiragliato e da Cunningham, suscitò entusiasmo nello stesso primo ministro Winston S. Churchill. Fu varata così l’operazione Grog.”

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 253

²⁹⁶ Pare che l’ammiraglio Somerville stigmatizzasse con queste parole “gli italiani rifiutano di combattere”, dette all’ammiraglio Holland suo sottordine al comando degli incrociatori, il comportamento tenuto dagli italiani a Capo Teulada. Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 243

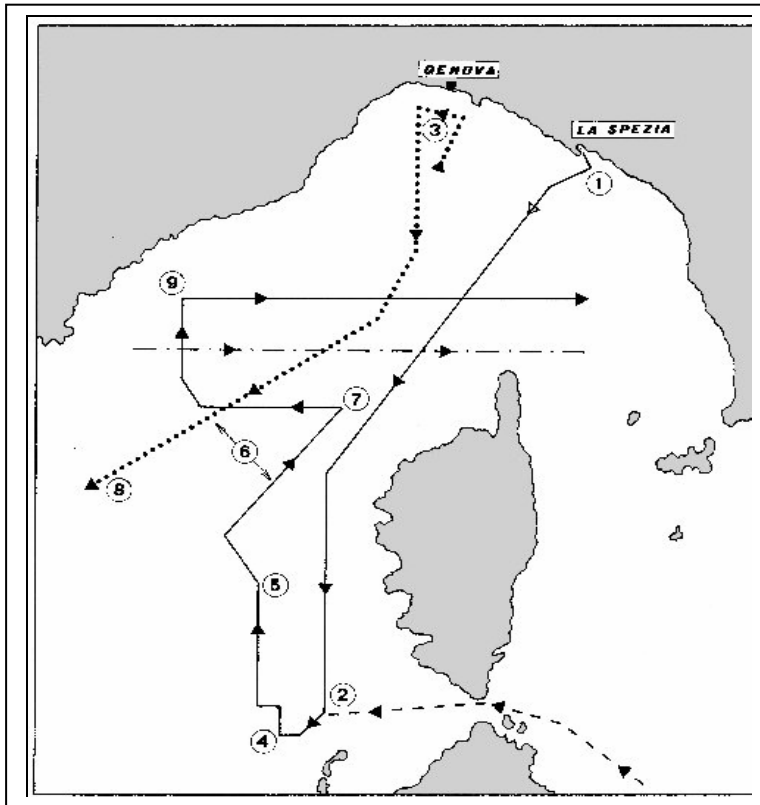
Ma mentre l'ammiraglio britannico si prendeva la sua cocente rivincita, la flotta italiana dov'era?

Che stavano combinando le navi che avrebbero dovuto proteggere le coste patrie?

Quella flotta che al momento contava, nonostante le menomazioni subite nella notte di Taranto, tre navi da battaglia di cui una moderna da 35.000 tonnellate, due divisioni di incrociatori pesanti, e una dozzina di cacciatorpediniere assegnati alla squadra da battaglia? Il problema è di grande importanza visto che in termini di relatività delle forze in campo era indiscutibile una netta prevalenza della Regia Marina; senza contare che la presenza di una nave portaerei non avrebbe certo influito sull'esito dello scontro in un mare come l'alto Tirreno, circondato dal territorio nazionale e sotto il tiro perlomeno dalle squadre aeree della Sardegna, Liguria e Piemonte²⁹⁷. Come accennato la flotta era stata messa in allarme fin dal giorno 8 e inviata in una zona a nord della Sardegna in attesa di informazioni dalla ricognizione aerea; nelle vicinanze dell'Asinara (10 miglia a nord) venne raggiunta dalla III divisione incrociatori pesanti uscita precedentemente da Messina. Secondo gli orari mentre le squadre italiane si riunivano alle 8.00 del 9 febbraio gli aerei dell'Ark Royal avevano già compiuto (dalle 7.15 alle 7.30) il bombardamento della raffineria di Livorno e il minamento del porto della Spezia; e la flotta di Somerville sfilava tranquillamente davanti alla riviera di Levante per posizionarsi davanti al porto di Genova alle 8.15. Il bombardamento durò 30 minuti esatti: fino alle 8.45. Dalle 7.15 alle 8.37, cioè per 82 minuti nessuno si prese la briga di comunicare a Roma che era in corso un attacco nemico contro le installazioni liguri e toscane. E quando le informazioni arrivarono sulla plancia di comando di Iachino, con l'ordine di muovere verso nord, erano ormai quasi le 10.00. Nonostante tutto sarebbe stato ancora possibile intercettare il nemico perché la flotta era stata posta preventivamente in una posizione intermedia, così da poter agire sia nel caso di una scorreria nel Tirreno che di una missione nel mediterraneo centrale. E qui accadde l'incredibile; un qualcosa che nelle scuole di guerra di mezzo mondo si è cercato di capire fin dal dopoguerra senza mai venire a capo dell'arcano. Ma se le navi inglesi avevano bombardato la città di Genova provenendo da est e sfilando in direzione nord-ovest perché, ad azione di fuoco ormai conclusa da quasi due ore e con tutti i posti di osservazione ormai in allarme, si ordinò alla flotta di dirigere verso nord (cioè in direzione di Genova) invece che immediatamente per nord-ovest così da tagliare la strada a Somerville sulla via del ritorno in quella che è un'autentica strettoia in termini nautici (circa 80 miglia di larghezza)? Nelle scuole di guerra navale, negli anni successivi, non si riuscì a trovare una spiegazione al come mai da Supermarina non fosse stato dato ordine alle navi di dirigere subito per nord-ovest; e soprattutto al come mai un simile ordine

²⁹⁷ Per non parlare degli aerei dei X CAT che Superaereo aveva chiesto di spostare in Sardegna dalla Sicilia proprio in vista dell'impiego contro la squadra di Somerville.

non venisse in mente di darlo a Iachino, che era il comandante superiore in mare; perlomeno per verificare se, tra le due possibili rotte da seguire, Somerville avesse preso quella più semplice e rapida; riservandosi magari la chance di costringere l'avversario a rallentare la marcia dando così il tempo alle formazioni dell'aeronautica di sopraggiungere.



Di sopraggiungere su quella via rapida e immediata che era, tutto sommato, giocoforza per lui prendere visto che infilarsi per sud nel bel mezzo del Tirreno era un assurdo tattico, e cercare di schivare la ricognizione costeggiando la Corsica equivaleva a finire in bocca ai punti di avvistamento dell'alta Sardegna²⁹⁸. Con che criterio l'ammiraglio Iachino, comandante superiore in mare, accettò simili ordini non lo sapremo mai. Sappiamo però dai resoconti della missione che fece lanciare addirittura i propri ricognitori prima verso sud, e poi dritto davanti a se

invece che sulle (poche) possibili rotte di rientro a casa davvero a disposizione del nemico.

²⁹⁸ Per un quadro chiaro dei movimenti delle flotte si rimanda alla figura 2.

Movimenti navali del 9 febbraio 1941.

Linea puntinata: rotta della "Forza H" in allontanamento da Genova – Linea tratteggiata: rotta seguita dalla 3 a Divisione in arrivo da Messina sino al punto di riunione con la 5 a Divisione – Linea continua: rotta del gruppo navale italiano (5 a Divisione dalla Spezia, 5 a e 3 a Divisione riunite a partire dal punto "2") – Linea spezzata: rotta del convoglio francese.

1 – Uscita dalla Spezia delle corazzate della 5 a Divisione (tardo pomeriggio dell'8 febbraio)

2 – Punto di riunione, a Nord dell'Asinara, tra le unità della 5 a Divisione e quelle della 3 a Divisione (ore 08.00 del 9 febbraio)

3 – Bombardamento navale di Genova, condotto dalla "Forza H" tra le 08.14 e le 08.45

4 – Lancio, tra le 08.55 e le 09.35, degli idroricognitori del Trento e del Bolzano, che effettueranno un'infruttuosa ricerca del nemico ad Ovest della Sardegna

5 – Posizione della squadra italiana alle 12.30; lancio dell'idroricognitore del Trieste che, volando verso Nord-Ovest, passerà a poche decine di miglia dalla "Forza H" senza avvistarla

6 – Ore 14.30: punto di minima distanza (30 miglia) tra le unità inglesi e quelle italiane

7 – Ore 15.50: identificato il convoglio dei mercantili francesi, le navi italiane accostano per 270° nel tentativo di raggiungere la "Forza H", ma quest'ultima si trova ormai nel punto "8", a Sud di Hyeres, ad una distanza troppo grande per essere intercettata

9 – Ore 19.00: le navi italiane dirigono per Est

Cit. in Maurizio BRESCIA, *L'operazione Grog*, Storia Militare, Casa Editrice Albertelli, n. 161, febbraio 2007

Ma si pensava forse che gli inglesi se ne sarebbero stati fermi ad aspettare davanti a Genova in attesa di essere comodamente raggiunti e affrontati?

E dire che al tempo Angelo Iachino era stimato come una delle migliori intelligenze dell'intera Regia Marina; forse il miglior esperto in assoluto di balistica; e uno stimato e apprezzato uomo di mare.

La questione è stata assai dibattuta per molto tempo e i dettagli tecnici non possono trovare posto in questo scritto; quello che invece è obbligo notare è il lato tutto umano, umanistico e professionale della vicenda.

Cominciamo dal punto nodale della "responsabilità" che pare essere il tallone d'Achille dell'alta ufficialità italiana in guerra.

Da parte della Marina Italiana vi fu un atteggiamento, un comportamento totalmente e assolutamente giustificatorio, che portò a scaricare ogni responsabilità sulla Regia Aeronautica prima, e sulle condizioni meteo poi.

Identico comportamento si riscontrò da parte di Iachino, che si assolse completamente dalla colpa di non essere riuscito a trovare il nemico e di aver sbagliato completamente l'apprezzamento della situazione.

Responsabilità questa che avrebbe dovuto dividere con Supermarina, rea essa stessa di non aver diramato tempestivamente le informazioni in suo possesso che, anche se poche, l'aeronautica le aveva fornito.

Al di là di questo, ancora più grave fu il comportamento dell'ammiraglio comandante superiore in mare che, a scontro concluso, si concesse il diritto di giudicare il comportamento del suo avversario.

Scrisse infatti Iachino:

"E' naturale che l'ammiraglio Somerville sia rimasto molto meravigliato di averci colti tanto di sorpresa la mattina del 9, poiché egli riteneva di essere stato avvistato, il giorno prima, da almeno sei aerei stranieri. Egli quindi si aspettava che il dispositivo di difesa della costa ligure fosse stato tempestivamente messo in allarme, tanto che per evitare ogni sbarramento ostile a ponente di Genova, decise di avvicinarsi con provenienza da levante. Egli rimase molto meravigliato nel constatare la debole reazione delle difese di Genova, la completa assenza di insidie navali e subacquee, la scarsità e l'inefficienza degli attacchi aerei alle sue navi... Ma appunto perché l'ammiraglio Somerville riteneva di non poter giungere di sorpresa nei pressi di Genova, fa meraviglia l'audacia, direi l'imprudenza, con cui egli si avventurò con le sue navi ben addentro in un bacino circondato da coste nemiche durante una chiara notte lunare fidando solo sulle possibilità del radar che era sullo Sheffield... Si può quindi obiettivamente concludere che l'operazione GROG, nella maniera come fu condotta, costituì un grave rischio per la Forza H, certo sproporzionato all'entità dei vantaggi, più

morali che materiali, che il bombardamento di Genova e quello aereo di Livorno potevano conseguire e conseguirono. Soltanto un eccezionale concorso di circostanze fortunate poté far sì che l'ammiraglio Somerville evitasse di pagare a caro prezzo l'audacia con cui quella operazione fu concepita e svolta. Il successo naturalmente ha giustificato e sanato ogni errore da parte inglese..."²⁹⁹

Già un atteggiamento aprioristicamente giustificatorio sarebbe professionalmente da stigmatizzare come deplorable visti i risultati generali dell'azione e le responsabilità di cui è investita la figura del comandante superiore in mare circa la condotta della missione; ma cosa ancor più grave – che rasenta la meschinità - risulta essere il giudizio di imprudenza e imperizia affibbiato, per il suo comportamento in mare, all'avversario; quasi a sottintendere che, se fosse dipeso da Iachino, Somerville sarebbe finito davanti ad un tribunale militare o alla corte marziale per il rischio fatto correre alle navi a confronto di risultati "più morali che materiali".

Ed è su questo particolare apprezzamento che possiamo entrare nel merito del problema.

Questa specifica affermazione di Iachino fu notata tempo fa anche da Giorgio Giorgerini che però non si soffermò molto ad indagare, convinto della sostanziale impossibilità di un'eventualità come quella ipotizzata.

Scrisse lo storico navale:

“ Al di là del fatto che Iachino, con quanto ha scritto, sembra dimostrare – ma la cosa non è credibile – di non conoscere bene la storia e le operazioni navali della marina britannica, perché altrimenti non si sarebbe stupito più di tanto per quella manifestazione di esercizio di potere marittimo e di controllo del mare da parte della Royal Navy,”³⁰⁰

Ora, visto che dai capitoli precedenti emerge una realtà ben diversa circa l'attenzione delle strutture scolastiche militari della Marina nel primo decennio del XX secolo, verso lo studio delle discipline storiche in generale, e della storia navale (anche come arte e storia militare navale) in particolare, siamo proprio sicuri che “non sia credibile” una sostanziale ignoranza di Iachino della storia navale britannica nella sua completezza di azioni e tradizioni?

Personalmente non ne sono affatto sicuro visto che nel periodo in esame non furono pochi gli anni in cui i corsi di storia e arte militare navale non furono nemmeno attivati.

²⁹⁹ Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 266-267

³⁰⁰ Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 267

E che durante i lunghi periodi di imbarco non erano, all'inizio del '900, poi così numerose le navi a disporre di biblioteche; e che, se queste vi erano, erano, come visto, quelle dedicate ai marinai; e quindi non certo impostate per colmare le lacune in tema di conoscenze storiche.

In parole povere, si può essere così sicuri che Iachino – inteso come esempio di alto ufficiale della Regia Marina del tempo - fosse un “autodidatta”, così appassionato di “storia” in generale, e di “storia navale” in particolare al punto da andarsi a studiare di sua iniziativa una storia complessa e plurisecolare (e per la maggior parte nemmeno tradotta in italiano) come quella della Royal Navy?

Io non direi proprio.

Quello che sappiamo per certo è che Angelo Francesco Iachino era conosciuto e apprezzato come uno “scenziato”, un grande esperto di balistica, un cultore delle scienze esatte, non certo come un amante delle scienze umane e men che meno come uno storico.

E alla luce di questa valutazione risulta assai più comprensibile la scarsa importanza attribuita dall'ammiraglio sanremese al lato morale e psicologico dell'azione nel mar Ligure e in generale del fenomeno “guerra”.

Il problema dell'evidente inconcludenza era diventato grave e complesso, e non c'era dubbio che, mentre i capi della Regia Marina tentavano di scaricare su altri le responsabilità della vicenda, il giudizio di “generale incompetenza” fosse nell'aria per gli ufficiali comandanti dell'Armata già all'indomani del bombardamento di Genova.

Esplicativo fu infatti il giudizio, ancora assai equilibrato, data da Romeo Bernotti di quell'azione:

“[...] In sintesi da parte di Supermarina si apprezzava la situazione strategica affidandosi alla semplice intuizione. In tal modo si era indotti a presumere le possibilità d'azione del nemico secondo l'ipotesi per noi più favorevole, anziché quella più pericolosa e più importante, cioè si commetteva un errore sistematico nell'impostazione del problema che urgeva risolvere.”³⁰¹

Se però con il bombardamento di Genova si era avuta la beffa, il “danno” vero e proprio doveva ancora arrivare.

Il 13 e 14 febbraio 1941, a Merano, l'ammiraglio tedesco Erich Reader con il suo stato maggiore incontrò il suo parigrado italiano Arturo Riccardi (Domenico Cavagnari era stato bel frattempo sostituito) con al seguito il suo staff.

Poco dopo venne messa allo studio l'operazione “*Gaudo*”.

³⁰¹ Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 257

In breve: cos'è l'operazione Gaudio?

“Gaudio” fu il nome in codice fissato per un'incursione navale di superficie nelle acque dell'Egeo; un attacco diretto contro il traffico convogliato britannico tra l'Egitto, la Grecia e la Turchia.

Il primo studio per una simile operazione, inoltrato come suggerimento a Supermarina nel febbraio 1941, portava proprio la firma dell'ammiraglio Angelo Francesco Iachino.

Inizialmente il progetto prevedeva una rapida puntata offensiva da condurre con naviglio leggero, al massimo con una divisione di incrociatori, anche senza la consueta scorta di cacciatorpediniere, in quanto le navi italiane di tale categoria (sia gli incrociatori leggeri che pesanti) avevano la loro migliore caratteristica nella velocità (30 nodi e superiore) e potevano facilmente sganciarsi qualora si fossero imbattute in un'eventuale scorta composta anche da navi pesanti (le navi da battaglia inglesi non riuscivano a tenere velocità superiori ai 24-26 nodi).

Il criterio di fondo improntato alla velocità e alla sorpresa era effettivamente corretto; così come era corretta la decisione di attaccare il traffico convogliato nemico qualora questo si fosse determinato, quindi in linea teorica quella messa allo studio era un'operazione nei suoi fini ineccepibile: da manuale³⁰².

Meno esemplare però risultò la pianificazione e, ancora meno, l'esecuzione dell'intera operazione.

Non è questo il luogo né il momento per ripercorrere nel dettaglio le vicende di quel marzo 1941; men che meno per formulare giudizi su quello che fu il risultato finale dell'operazione, cioè lo scontro a fuoco notturno di Capo Matapan.

Su queste vicende sono state scritte già un'infinità di pagine, e per dettagli e chiarimenti si rimanda agli studi realizzati da Francesco Mattesini, in assoluto uno dei migliori esperti italiani di quella vicenda³⁰³, a cui venne affidato il compito, dallo Stato Maggiore della Marina Militare, di scrivere la parola fine alle critiche e discussioni sollevate sull'argomento nel corso del secondo dopoguerra³⁰⁴.

³⁰² E' sempre bene ricordare che durante i 39 mesi di guerra condotti dalla Regia Marina contro la Royal Navy, in mare ci fu in prevalenza il traffico italiano da colpire e non quello inglese. Le necessità dell'armata, italiana prima e italo-tedesca poi, in Libia, per non parlare delle truppe operative in Grecia, costrinsero la marina italiana ad organizzare convogli pressoché quotidiani. In parole povere c'era sempre più di una nave mercantile italiana in mare da e per l'Italia, mentre non si poteva dire lo stesso per la parte britannica.

Non avendo da rifornire che Malta l'ammiragliato poté tranquillamente sospendere il traffico ordinario e organizzare convogli fortemente scortati in caso di necessità. Le cose cambiarono quando le forze britanniche intervennero in Grecia aprendo così un nuovo teatro di scontri, e imponendo alla marina l'onere del rifornimento delle truppe prima in Grecia e poi a Creta; isola quest'ultima che dovette in seguito essere interamente sgomberata via mare.

A seguito della presenza di traffico mercantile nemico nell'Egeo si mise correttamente allo studio la possibilità di un attacco.

³⁰³ Francesco MATTESINI, *L'operazione Gaudio e lo scontro notturno di Capo Matapan*, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1998

³⁰⁴ Dopo che si erano susseguite le tesi giustificative dell'ammiraglio Iachino; le tesi circa il tradimento degli ammiragli, accusati di vendere le navi al nemico; la prima stesura della storia ufficiale della Marina durante la seconda guerra mondiale

Quello che mi preme in questo studio, è rivolgere lo sguardo ai risvolti “professionali” e “formativi” della vicenda che, pur se di sfuggita, furono anche toccati all’interno delle molteplici discussioni determinatesi nel secondo dopoguerra.

Il nodo della questione su cui si deve appuntare lo sguardo è quello del controverso ordine dato dall’ammiraglio Iachino al suo sottordine, ammiraglio Cattaneo, di tornare indietro con tutta la I divisione incrociatori pesanti per portare soccorso all’incrociatore *Pola*, rimasto immobilizzato in seguito ad un attacco di aerosiluranti.

Come sappiamo non era la prima volta che Iachino dava un simile ordine nonostante l’assoluta certezza della presenza in mare in forze del nemico³⁰⁵.

Si era visto dare lo stesso ordine durante la vicenda di Capo Teulada in cui la III divisione incrociatori pesanti al comando dell’ammiraglio Sansonetti fu inviata “al completo” in soccorso di un piccolo e semplice cacciatorpediniere (il *Lanciere*), pur in presenza della *Force H* di Somerville nelle immediate vicinanze.

Quindi, come ammesso dallo stesso Giorgerini, l’ammiraglio sanremese non era proprio nuovo a questi comportamenti che non a caso possono essere definiti “schematismi decisionali”³⁰⁶.

Però gli schematismi decisionali non vengono dal nulla.

ad opera dell’ammiraglio Fioravanzo, più o meno influenzato da Iachino stesso; si sentiva potentemente la necessità di un chiarimento.

La richiesta di affidare al Mattesini il lavoro definitivo sull’operazione Gaudio venne espressa in primis nel 1997 da un gruppo di ammiragli, reduci di guerra, che non tollerarono le affermazioni in merito a quell’azione fatte dall’ammiraglio Alberto Salvadori e pubblicate sulla Rivista Marittima.

Scrivendo Salvadori nel numero di febbraio del 1997:

“Matapan è restato nel ricordo di molti italiani come un episodio oscuro, che nasconde nel peggiore dei casi inconfessabili motivi e nel migliore mera incompetenza... Ne emerge una nuova prospettiva di inesperienza, di idee preconcepite, di impressioni sbagliate, di confusione e di stanchezza. L’umano fardello della guerra, soprattutto ai suoi inizi, quando non vi è ancora il tempo di spazzare via le ragnatele di abitudini accumulate nei lunghi anni di pace.”

Ma anche il successivo studio condotto con accuratezza e precisione dal Mattesini non portò ad un giudizio diverso; difatti credo anche io, come Giorgio Giorgerini, che chiunque si volga a quella vicenda con criticità e serenità di giudizio non possa alla fine che condividere il giudizio dell’ammiraglio Salvadori.

³⁰⁵ Al di là del fatto che Supermarina aveva già comunicato al comandante superiore in mare la presenza a meno di 80 miglia dalla flotta italiana di un’unità sede di comando complesso, l’essere il bersaglio di attacchi di aerosiluranti del tipo *Farey Swordfish* (esclusivamente imbarcati sulle portaerei britanniche), avrebbe dovuto far capire a Iachino che una di queste navi era presente a una distanza utile per condurre un attacco. E per diretta conseguenza si sarebbe dovuta supporre la presenza in mare della “scorta” usualmente assegnata ad una nave pesante (e poco dotata di armamento antinave) e importante come una portaerei. Ora, di queste navi nel mediterraneo ve ne erano poche, una o al massimo due per squadra; essendo nell’Egeo era da escludere che ci si trovasse di fronte alla *Ark Royal* di Somerville, quindi si aveva a che fare con la *Illustrious* di Cunningham; e questi non era certo noto negli ambienti marinari per l’abitudine di rischiare navi preziose in azioni isolate.

³⁰⁶ Scrive Giorgerini:

“E’ indubbio che perspicacia e capacità induttiva, o quantomeno prudenza nella valutazione dei segnali, non albergavano in gran copia quel giorno negli alti comandi italiani. [...] Iachino era un matematico, un cultore della scienza esatta, e quindi doveva essere anche incline, psicologicamente, a predefiniti schematismi decisionali.”

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 298-304

Sono anche loro il frutto di una formazione.

Sono il frutto di una specifica formazione: quella tecnica.

E della mancanza della sua controparte: la formazione liberale, e umanistica.

Perché il perno, la forza e il risultato finale di quest'ultima è proprio l'esatto contrario: lo sguardo libero, l'estro, l'improvvisazione, il senso critico e l'assoluta riluttanza alla creazione di schemi e di categorie preconcepite.

Ora se, come detto in apertura, è vero che non si insegna nulla che non si voglia veder messo in pratica in un futuro, c'è da supporre con buona approssimazione che a questi ufficiali non fosse stato insegnato proprio tutto quello che poteva tornare utile per spronare il lato riflessivo, immaginativo, fantasioso e umano, così come anche l'idea che esistessero motivi di importanza superiore per cui valeva la pena impegnarsi a fondo, per raggiungere un risultato, anche a costo di percorrere vie rischiose, atipiche e impensate, fidando nella responsabilizzazione degli uomini alla causa.

Insomma, per usare le parole di Carlo Jean: per creare la propria realtà senza farsene imporre un'altra dal nemico³⁰⁷.

Mentre dall'ammiraglia *Vittorio Veneto* veniva lanciato l'ordine fatale si concretizzava anche il monito del comandante Abeille di 35 anni prima: gli schematismi, il tecnicismo sono causa di possibili problemi in pace e di sicuri disastri in guerra.

Perché "la vittoria" consiste il più delle volte nell'aperta e cosciente violazione di quelle regole che il nemico dimostra di dare per acquisite, di voler rispettare.

E mentre Iachino rispettava i suoi schemi decisionali, dall'altro lato della barricata il suo avversario stava mettendo le macchine a tutta forza per non farsi sfuggire "la realtà" che aveva tanto faticosamente creato: la squadra italiana stretta intorno alla sua ammiraglia "azzoppata", rallentata dai danni subiti negli attacchi degli aerosiluranti.

Nessuno dei comandanti inglesi si chiedeva quanto numerosa fosse la flotta avversaria; spronati dal loro comandante si stavano lanciando verso il loro obiettivo: la nave ammiraglia italiana e il

³⁰⁷ Come afferma il generale Jean "In guerra la realtà non si scopre ma si crea."

Ma ancora più duro risulta il commento di Luigi Donolo che, criticando la linea teorica della "flotta intatta" di Romeo Bernotti, ricorda come fattori quali lo spirito combattivo, l'addestramento, l'efficienza, la capacità professionale sono importanti a prescindere e se ne deve tenere sempre conto anche se si da per assodato che siano presenti in eguale misura nell'avversario, proprio perché le condizioni di questo, la sua realtà, non ci sono note.

Scrive Donolo:

"In realtà, se è pur vero che i fattori che dipendono dal nemico potrebbero non essere ben conosciuti, bisogna anche avere fiducia nelle proprie capacità e in se stessi, dopo aver lavorato duramente per creare questa fiducia, in modo da poter affrontare i rischi la cui accettabilità dovrà essere determinata dall'importanza degli obiettivi. Questo principio della decisione militare negli anni della guerra non sempre sarà tenuto presente o sarà male interpretato sia nel campo strategico che tattico."

Luigi DONOLO, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996

conseguente annientamento della squadra nemica.

Difatti, e questo è un commento noto ormai da moltissimo tempo perché parte della relazione finale sulla missione stilata da Cunningham, l'ammiraglio britannico rimase molto seccato e deluso dall'esito dello scontro, ritenendolo incompleto e insoddisfacente.

Eppure in 4 minuti le sue navi avevano affondato 5 unità nemiche, annientando un'intera divisione di incrociatori pesanti con la relativa squadriglia di caccia di scorta³⁰⁸!

Una volta tornato alla base l'ammiraglio italiano non poté evitare la richiesta di spiegazioni di Supermarina, che a sua volta dovette giustificare il suo operato con il comando supremo e la dirigenza politica nazionale.

Il risultato finale di tutte queste richieste di spiegazioni fu una generale assoluzione e giustificazione che permise a Iachino di continuare ancora a comandare la squadra da battaglia, e a Riccardi di sedere ancora sul seggio di Capo di Stato Maggiore della Marina.

Quello che “perse” il posto fu Inigo Campioni, che si vide affidare il comando dello scacchiere dell'Egeo, lasciando quindi ogni incarico a Roma e a Supermarina³⁰⁹.

Ma prima di partire per la sua nuova destinazione l'ammiraglio fece in tempo a firmare un documento importante; assai importante ai fini di questo studio: un promemoria per l'ammiraglio Giotto Maraghini, rappresentante della Regia Marina a Berlino, in cui venivano chiariti i motivi che avevano indotto Supermarina a dare corso ad una simile azione.

Il documento è posteriore all'azione – è datato 9 aprile 1941 – ma non per questo di minore valore.

Scrivendo Inigo Campioni che quella sfortunata incursione era dovuta ai seguenti motivi:

“– tentare un successo con notevole schieramento di forze contro l'intensissimo traffico inglese e dare

³⁰⁸ “Cunningham dovette accontentarsi del risultato, pur non lesinando critiche al suo naviglio leggero, incrociatori e cacciatorpediniere, che avrebbe voluto più risoluti nell'inseguimento e quindi in un conseguente attacco alla Squadra italiana. Egli non nascose il suo risentimento scrivendo il rapporto all'Ammiragliato:

I risultati dell'operazione non possono essere considerati completamente soddisfacenti poiché al Vittorio Veneto danneggiato fu consentito di sfuggire alla ricerca. L'insuccesso degli incrociatori e dei cacciatorpediniere nel riprendere contatto con quella nave durante la notte fu sfortunato ed è molto da rimpiangere.

L'ammiraglio Cunningham non ritenne di aver raggiunto con gli eventi della notte del 28 marzo un risultato di valore strategico e rimase sempre insoddisfatto di quell'esito: l'obiettivo che lui, ammiraglio britannico, si era prefisso era infatti quello di una completa sconfitta della squadra navale italiana, da suggerire con l'affondamento della nave ammiraglia avversaria, che i suoi aerosiluranti avevano già provveduto ad azzoppare.”

Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 313-314

³⁰⁹ Anche in questo caso è da ritenere assai grave il comportamento di Iachino che non esitò a scaricare parte della responsabilità per l'esito della missione su Campioni; e questo anche nel dopoguerra. Cosa questa che il Mattesini fece notare bollandola come “di cattivo gusto” in quanto nel frattempo l'ammiraglio Campioni era morto, fucilato a Parma, insieme all'ammiraglio Maschera, per la resistenza offerta al nuovo regime fascista e alle forze germaniche dopo l'armistizio, e quindi non poteva difendersi dalle accuse.

al mondo l'impressione che l'Inghilterra non ci aveva preclusa l'iniziativa in zone lontane dalle nostre basi;

- dare alla squadra, da troppo tempo inattiva, la soddisfazione da essa tanto desiderata di andare verso il nemico senza subirne la volontà;
- non trascurare le pressioni che ci venivano da Berlino.”³¹⁰

Stando alle parole dell'ammiraglio le ragioni che avevano determinato l'impegno della flotta erano politiche; ma non politiche in senso generale, non dettate dalle finalità e dagli obiettivi di “grande strategia” fissati al momento dell'entrata nel conflitto³¹¹: erano ragioni particolari, speciose, proprie solo della Regia Marina.

In parole povere Supermarina si stava comportando – come detto - come un comune gruppo di pressione politica il cui ruolo, la cui utilità viene messo in dubbio: doveva fare qualcosa giusto per far vedere di esserci.

Non aveva importanza né cosa fare né come farla; l'imperativo era agire.

Ma così si perdeva totalmente di vista il ruolo proprio dei militari: che è quello di adempiere il compito generale fissato dalla politica, riservandosi però la decisione finale sul metodo, e facendo presente nel caso l'eventuale incongruenza tra obiettivi e mezzi.

Ma gli alti ufficiali della flotta avevano ampiamente dimostrato fin lì che la “responsabilità” non era un concetto così ben compreso; così come non lo era nemmeno la “competenza” visto che per ragioni di immagine inviavano per “un'incursione contro il traffico mercantile”, in un teatro bellico lontano dalle proprie basi, una flotta abbastanza numerosa da impegnare una intera squadra avversaria, e che avrebbe fatto una gran fatica a passare inosservata anche in presenza di una stretta e puntuale cooperazione con le forze aeree, in un Egeo che in quel momento vedeva le isole vicine in mano inglese³¹² e il territorio greco campo di battaglia conteso tra italo-tedeschi e greco-britannici³¹³.

³¹⁰ Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 277-278

³¹¹ Sempre ammesso che si possa chiamare “grande strategia” la direttiva per la Marina emanata da Mussolini che prevedeva “offensiva totale in Mediterraneo e fuori”.

³¹² A Creta era di stanza la Fleet Air Arms; altre formazioni da caccia e da bombardamento erano dislocate sul territorio greco.

³¹³ E difatti una aliquota della flotta di Iachino venne avvistata dalla ricognizione inglese molto prima che giungesse realmente in zona di operazione; cosa questa che di per se avrebbe giustificato l'ordine di rientro alle basi. C'è da pensare poi che anche senza l'esito della ricognizione aerea l'ammiraglio Cunningham aveva intuito e apprezzato correttamente l'iniziativa italiana, e le decrittazioni dell'Ultra Service britannico avevano fatto il resto. Sul fatto che l'ammiraglio italiano non si fosse reso conto della perdita del fattore sorpresa non è nemmeno il caso di discutere. Il traffico radio italiano in quei giorni fu intensissimo e i voli di ricognizione inglesi numerosi. Come se non bastasse Iachino aveva ricevuto comunicazione da Roma che la flotta britannica era in mare e a sole 80 miglia di distanza dalle sue navi. Che non vi fosse la consapevolezza di essere stati scoperti è escluso.

Per maggiori chiarimenti si rimanda a:

La Regia Marina invece scelse di scendere in campo solo per rialzare la sua immagine offuscata dall'atteggiamento rinunciatario; dagli insuccessi; per sfuggire le critiche; e per andare incontro alle richieste dell'alleato³¹⁴.

Ossia per ragioni che, come si è visto, con la “professione” militare non hanno nulla a che vedere; anzi che definire antiprofessionali è un obbligo.

E il risultato fu un disastro senza attenuanti in ogni campo, come riassumono bene il Mattesini e Giorgerini³¹⁵.

Ma per il quale non venne comminata nessuna condanna³¹⁶.

Fu con questo bagaglio di esperienze che la Regia Marina entrò in quello che comunque fu uno dei suoi momenti più positivi; difatti nel periodo compreso tra Matapan e il Natale del 1941 la Marina Militare italiana non ingaggiò il nemico nemmeno una volta, se non per i miseri 6 minuti di cannoneggiamento che si vollero chiamare prima “battaglia” della Sirte (17 dicembre 1941).

L'attività navale di quei lunghi mesi fu tutta legata a compiti di scorta a convogli, sia da parte italiana che britannica, e seppur con alti e bassi si concluse con la completa distruzione della Force K di stanza a Malta per merito di un campo minato nella notte tra il 18 e il 19 dicembre, e con la contemporanea messa fuori combattimento delle navi da battaglia *Valiant* e *Queen Elisabeth* in seguito all'azione degli incursori italiani ad Alessandria d'Egitto.

In parole povere per Natale l'Italia aveva ricevuto in regalo l'annichilimento della Mediterranean Fleet³¹⁷; mentre con l'ingresso in guerra del Giappone la situazione navale britannica si aggravava e

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

Alberto SANTONI, *Il vero traditore: ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981

³¹⁴ Oltretutto le richieste dell'alleato tedesco non vennero nemmeno comprese; infatti non vi era alcun interesse né alcuna utilità in un'unica azione, ciò che si chiedeva era un mutamento di condotta in senso generale: il passaggio a comportamenti generalmente più attivi, aggressivi e soprattutto costanti. Solo in questo modo la flotta da battaglia della Regia Marina avrebbe offerto un reale contributo allo sforzo bellico sui vari teatri di guerra.

³¹⁵ Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

Francesco MATTESINI, *L'operazione Gaudio e lo scontro notturno di Capo Matapan*, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1998

³¹⁶ E' nota l'azione dell'ammiraglio Riccardi su Mussolini in pro di Angelo Iachino. Venne sostenuta l'idea che la destituzione dell'ammiraglio comandante e la sua messa in stato d'accusa sarebbe apparsa al paese, all'alleato tedesco, e al nemico come un'attestazione di debolezza; un'ammissione di incompetenza deprimente a livello morale e fonte di discredito. E il risultato fu che Iachino restò al suo posto nonostante si fosse lasciato dietro 2303 uomini morti nelle acque dell'Egeo. E pensare che l'Italietta tanto disprezzata dal fascismo, seppur appena nata ebbe il coraggio di processare l'ammiraglio Persano per l'insuccesso di Lissa.

³¹⁷ A Cunningham restavano operativi tre incrociatori e una dozzina di cacciatorpediniere.

appesantiva sempre più.

Nei mesi successivi la situazione non mutò.

In assenza di reali possibilità di scontro con la squadra da battaglia britannica del Mediterraneo (nei fatti non esisteva più) alla Regia Marina vennero a mancare tutti quegli obiettivi che esulavano dai normali compiti di scorta dei convogli.

Supermarina escluse la possibilità di altre azioni offensive di cui non vedeva l'utilità e il comando tedesco aveva smesso da tempo di richiedere un impegno attivo alla flotta da battaglia italiana; quindi non accadde nulla di significativo fino al febbraio del 1942, quando al contrammiraglio Philip Vian venne ordinato di scortare a Malta un importante convoglio di rifornimento.

Alla scorta di questo convoglio venne posto praticamente tutto quello che restava della *Mediterranean Fleet*, più il residuo della *Force K* di Malta: in totale 4 incrociatori leggeri e poco più di una dozzina di cacciatorpediniere.

Il 22 marzo 1942 la ricognizione aerea e i sommergibili britannici in perlustrazione informarono Vian che la flotta italiana era uscita in mare in forze; l'obiettivo della squadra da battaglia italiana poteva essere uno solo: il convoglio diretto a Malta.

E' con queste informazioni, con questa forza e senza alcuna copertura aerea che le forze britanniche andarono incontro al loro destino: c'erano infatti tutte le possibilità di essere fatti a pezzi e di vedere l'intero convoglio annientato.

Nonostante tutto Vian aveva degli ordini chiari e non rinunciò alla missione; ben conoscendo l'importanza del rifornimento di Malta all'interno della strategia mediterranea delle forze britanniche in quel difficile momento manovrò per ritardare il più possibile l'incontro con il nemico, avvicinandosi sempre più alla meta.

Entrato finalmente nell'area controllata dall'aviazione di stanza a Malta il convoglio godette di una breve copertura aerea; poco dopo gli aerei inglesi però, alle 9.30 del mattino, arrivarono anche le formazioni italo-tedesche.

Gli aerei da caccia, bombardamento e aerosiluranti provenienti dalle basi sicule, calabre, da Creta e dalla Libia si lanciarono all'attacco.

Mentre quasi 150 aerei si dedicavano alla "sterilizzazione" della difesa aerea maltese i gruppi d'attacco della Regia Aeronautica con bombardieri e aerosiluranti, e i velivoli del II CAT tedesco assalirono il convoglio e la sua scorta³¹⁸.

³¹⁸ "Entrato nel raggio d'azione dell'aviazione di Malta, Vian godette di scorta aerea per una cinquantina di minuti, ma una mezz'ora dopo, alle 9.30, cominciarono gli attacchi aerei italo-germanici: la Luftwaffe vi destinò 124 velivoli, mentre altri

Nel primo pomeriggio (14.24) arrivarono a portata di tiro anche le navi italiane: grazie alle indicazioni della ricognizione imbarcata e ai rapporti dei gruppi aerei d'attacco la III divisione incrociatori pesanti al comando dell'ammiraglio Angelo Parona venne diretta a tutta forza contro le navi di Vian, e alla bella distanza di 21.000 metri (quasi la massima consentita dai cannoni da 203 mm degli incrociatori) le navi italiane aprirono il fuoco.

La "seconda battaglia della Sirte" era cominciata.

Nonostante l'ordine tassativo ricevuto da Supermarina di "Impedire che il convoglio proseguisse verso Malta" gli ordini di Iachino a Parona furono di giungere a distanza visiva dal nemico ma senza impegnarsi a fondo, e di mandare informazioni.

Ordini che furono prontamente eseguiti e che videro gli incrociatori italiani rompere il contatto dopo circa mezz'ora nel tentativo di tirarsi dietro le navi inglesi verso il grosso da battaglia che stava sopraggiungendo.

Cosa questa che già di per se sarebbe poco comprensibile visto che le navi italiane erano superiori per armamento e velocità e, vista la debolezza della scorta, si sarebbero anche potute concedere il lusso di serrare le distanze e di ingaggiare il nemico, o perlomeno avrebbero potuto tagliare la rotta al convoglio così da ritardarne la marcia in attesa dell'arrivo di Iachino con le corazzate.

Ma queste sono solo supposizioni e lasciano il tempo che trovano; Parona aveva degli ordini precisi e li rispettò alla lettera.

Il comportamento dell'ammiraglio Vian per tutta risposta all'azione italiana fu immediatamente e prontamente il classico previsto dalla scuola navale britannica: serrare il nemico di prua per portarsi a distanza di tiro e aprire il fuoco ingaggiando le unità avversarie mentre i cacciatorpediniere stendevano cortine di fumo e nebbia a copertura del convoglio.

Secondo la tradizione nelsoniana che informava il comportamento di tutti gli ufficiali della marina di sua maestà britannica, di fronte al nemico si combatte, a meno di espliciti ordini contrari.

E l'ordine impartito all'ammiraglio comandante era rimasto quello di partenza: proteggere a tutti i costi il prezioso convoglio.

Come 137 anni prima l'ordine che risuonava perentorio nelle menti di ufficiali e marinai era uno solo: "England expects that every man will do his duty", e Vian si lanciò all'attacco.

Ma quando Parona prese ad allontanarsi non lo inseguì, frustrando le speranze del suo omologo

149 furono impiegati nella sterilizzazione delle capacità aeree di Malta; la Regia Aeronautica non fu da meno, partecipando con poco meno di 150 aerei, di cui 42 erano aerosiluranti."

Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 352

italiano.

Solo alle 16.30 il grosso italiano, al comando di Iachino, avvistò uno degli incrociatori inglesi che emergeva dalle cortine di nebbia e fumo.

Visto e considerato che l'ammiraglio italiano aveva a sua disposizione una corazzata (Littorio), due incrociatori pesanti (Gorizia e Trento), un incrociatore leggero (Giovanni delle Bande Nere), e otto cacciatorpediniere (XI e XIII squadriglia), unite alla più assoluta e completa padronanza dello spazio aereo tutti si prepararono a cogliere quello che non poteva che essere un successo.

C'erano varie possibilità di azione: la prima era aggirare la formazione inglese così da portarsi sopravvento evitando così le cortine di fumo alzate degli inglesi lanciandosi contemporaneamente contro il convoglio; la seconda era restare sottovento cercando di sbarrare la rotta per Malta all'avversario; e la terza e ultima era lanciarsi decisamente dentro le cortine di fumo serrando il nemico in un combattimento ravvicinato, breve e risolutivo.

Quest'ultima opzione (che l'ammiraglio Cunningham aveva fatto propria già in diverse altre occasioni) venne immediatamente scartata da Iachino che scelse di rimontare letteralmente la linea avversaria sparando sulle navi che facevano avanti e indietro dalle cortine fumogene per dissuadere gli italiani dal fari troppo vicini.

La nave inglese più assidua in questo comportamento fu proprio l'ammiraglia di Vian: l'incrociatore leggero Cleopatra, che non esitò un attimo a farsi sotto alla distanza di nemmeno 18.000 metri, dando l'esempio in prima persona alla squadra di scorta.

Cosa questa importantissima perché le artiglierie italiane da 381 e 203 mm, a media e corta distanza, erano letali, mentre gli effetti dei piccoli cannoni da 152 e 133 mm delle navi inglesi erano insignificanti contro le corazze dell'ammiraglia italiana.

L'unico rischio era costituito dagli attacchi con i siluri condotti dagli 11 cacciatorpediniere inglesi, che si avvicinarono anche a meno di 7000 metri dalle navi italiane per eseguire i lanci.

Il mare era molto mosso e la difficoltà dei lanci grande, non da ultima quella di essere bersagliati dai medi calibri italiani, ma ancora una volta uomini e macchine non si tirarono indietro.

Per contro le navi di Iachino continuarono a risalire la linea inglese mentre gli 8 caccia di scorta, che non avevano pressoché sparato un colpo né lanciato un siluro, facevano una gran fatica a tenere dietro all'ammiraglia a causa del mare.

Finalmente, alle 18.45, la linea era stata completamente rimontata e nella luce del crepuscolo tutti si prepararono al generale serrare sotto per farla finalmente finita con la squadra nemica.

Vian aveva già fatto tutto il possibile e anche di più, e presumibilmente si preparò al peggio quando

accadde l'impensabile: l'ammiraglio Iachino diede ordine alle navi di accostare in fuori sganciandosi dal nemico e assumendo la rotta per il rientro alle basi di partenza.

Alle 19.00 cessarono anche gli attacchi aerei.

A sera, seppur con gravi danni, le navi inglesi si divisero; il gruppo Vian tornò verso Alessandria mentre il convoglio continuò la sua marcia verso Malta.

I danni subiti dalle navi mercantili impedirono un sollecito scarico dei rifornimenti scampati ai colpi del 22 marzo.

E ciò che si era salvato il 22 venne finito il giorno successivo dall'aviazione italo-germanica: solo 5000 tonnellate di approvvigionamenti, delle oltre 26.000 partite, furono salvate.

Nonostante ciò l'ammiragliato inviò giustamente all'ammiraglio Vian i suoi complimenti e la sua attestazione di stima per la conduzione dell'azione di fronte a forze nemiche nettamente superiori.

E in Italia cosa accadde?

Accadde finalmente quello che normalmente dovrebbe accadere in queste situazioni: il comandante superiore in mare venne chiamato a riferire circa l'accaduto e a giustificare le sue azioni.

Iachino capì subito che una simile richiesta suonava come un atto d'accusa e stilò una adeguata risposta con cui giustificava pienamente le proprie scelte, lamentandosi al contempo delle critiche mossegli dai suoi colleghi, che accusava di parlare senza conoscere le reali condizioni dell'azione, né gli ordini impartiti.

Cosa questa però che fece irritare alquanto visto che tutti erano a conoscenza del comportamento tenuto dallo stesso Iachino nei confronti di Campioni, quando questi era comandante della flotta.

Infine, come ricompensa per il suo operato nell'azione del 22 marzo, Angelo Francesco Iachino venne promosso a "ammiraglio designato d'armata".

Tralasciando i commenti dell'ufficiale sanremese circa la sua "promozione", è il caso di esaminare un po' di più la situazione.

Lo scontro a fuoco del 22 marzo 1942 infatti si può tranquillamente inscrivere all'interno di quegli esempi di "bassa professionalità" dell'alta ufficialità, di cui (purtroppo) la storia militare navale italiana della II guerra mondiale è assai ricca.

Dai commenti dello stesso ammiraglio comandante circa le scelte adottate in battaglia emerge infatti come non venne stimato il risultato dello scontro nemmeno come "sufficientemente importante", da mettere a repentaglio seriamente le navi, men che meno da perderne qualcuna.

In primis una simile considerazione personale circa il valore dell'obiettivo non spetta al comandante incaricato di condurre l'azione.

E in ogni caso dovrebbe essere espressa prima di giungere a contatto con il nemico; prima di partire per la missione; e non quando ormai si ha l'avversario di fronte a tiro di cannone.

E anche in tal senso il comportamento dei suoi omologhi inglesi (Cunningham in testa) ha il valore di un vero e proprio punto di riferimento³¹⁹.

I militari hanno, come detto più volte, il dovere di far presente ai rappresentanti della nazione il rapporto costi/benefici di un'azione che viene loro ordinato di eseguire; è questo un punto fermo della loro responsabilità verso il paese e verso la stessa forza armata; ma è anche vero che gli ordini, una volta che sono stati emessi e ricevuti³²⁰, si devono eseguire, nel miglior modo possibile, a dispetto dei rischi e delle conseguenze.

E questo Iachino lo avrebbe dovuto sapere bene visto che l'ammiraglio Cattaneo era morto insieme agli equipaggi della sua divisione proprio perché eseguì i suoi ordini a Matapan (anche se in prima battuta aveva tentato anche lui di far riconsiderare la decisione ritardando l'esecuzione della manovra e chiedendo conferma dell'ordine ricevuto).

In questo specifico caso all'ammiraglio era stato dato un ordine chiaro e perentorio: impedire al convoglio di giungere a Malta; e la scelta deliberata di non eseguire gli ordini sarebbe già da sola valsa a giustificare almeno la messa in stato d'accusa del comandante e il relativo sbarco.

Più in generale poi, arrivati a contatto con il nemico e trovandosi finalmente, e senza ombra di dubbio, nelle condizioni da sempre desiderate dal comando supremo per ingaggiare battaglia (assoluta e larga superiorità di mezzi; vicinanza delle basi nazionali; superiorità aerea e concomitante azione di attacco delle forze aeree e insidiose) era il caso di agire finalmente a fondo; anche perché (e anche questo Iachino lo sapeva bene) il morale degli equipaggi iniziava a risentire del clima di inattività e della linea rinunciataria agli scontri che durava ormai da due anni.

E quindi anche solo dal punto di vista "morale" sarebbe stato davvero il caso di vincere.

Dal punto di vista pratico poi il discorso non sarebbe nemmeno da porre visto il fiume di pagine scritte su tale problematica nel secondo dopoguerra.

³¹⁹ L'ammiragliato di Londra ordinò spesso al comandante della Mediterranean Fleet di attaccare i porti libici con le navi di superficie, ma questi, dopo aver obbedito al primo ordine attaccando le installazioni di Tripoli, si rifiutò categoricamente di dare luogo a similari operazioni affermando che queste erano inutili e pericolose per le (poche) navi a disposizione, e non sortivano in pratica alcun risultato; oltretutto i benefici morali ottenibile con tali azioni erano già stati abbondantemente conseguiti in precedenza. Risultato: l'ammiragliato non chiese più l'esecuzione di simili missioni.

³²⁰ Puntualizziamo il problema della "ricezione" perché non sono rari i casi in cui i comandanti agirono di loro iniziativa sostenendo, anche ironicamente, di non aver ricevuto gli ordini dei loro superiori. L'esempio nelsoniano è quello più noto. C'è da tenere presente però che, nella marina di Sua Maestà Britannica, trasgredire gli ordini – per qualunque motivo – e venire sconfitti significava finire impiccati. In una mentalità pratica come quella inglese solo il successo poteva salvare il collo degli ufficiali che non rispettavano le gerarchie; da qui discende direttamente il concetto di responsabilità delle proprie azioni di tali ufficiali e comandanti.

In un momento di grande attività e di forte spinta aggressiva dell'armata italo-germanica in Africa, e nella previsione di uno sbarco a Malta, era un obbligo, un prius a livello strategico-tattico impedire il rafforzamento della piazzaforte inglese e la conseguente sopravvivenza delle sue forze insidiose che minacciavano puntualmente i convogli di rifornimento diretti in Libia.

Ma qui entra in gioco lo spinoso problema della "guerra separata" condotta da ognuna delle forze armate italiane pressoché senza consultarsi con le altre, su cui non è proprio il caso di soffermarsi.

Purtroppo, quando Supermarina dimostrò finalmente di aver capito come si doveva combattere questa guerra, dimostrò di non averlo ancora compreso il suo comandante superiore in mare; e un'altra occasione andò perduta anche se nel complesso l'aviazione ci mise una pezza.

E questa volta - con grave disappunto dei delatori dell'arma aerea - le responsabilità non si potevano proprio scaricare su quest'ultima visto che gli aerei avevano proseguito gli attacchi fino alle 19.00, ossia un quarto d'ora in più rispetto alle navi; segno questo che anche nella luce del crepuscolo era possibile ancora mettere a segno qualche buon colpo.

Anche per Iachino valevano quindi le problematiche fatte notare al tempo da Campioni con la differenza che quest'ultimo si rendeva conto del problema; purtroppo per Iachino così come per molti altri, come diversi studiosi hanno fatto notare senza scendere nel dettaglio della questione, la "professionalità" non si improvvisa.

Quel sano comportamento deciso e aggressivo che in guerra dovrebbe distinguere i soldati di tutti gli ordini e gradi proprio perché impegnati in un compito di vitale importanza, men che meno³²¹.

In quella fine di marzo 1942 furono davvero molte le voci che si levarono contro il comportamento dell'ammiraglio comandante della flotta, richiedendone perlomeno lo sbarco, e poi il giudizio e la sostituzione.

In ogni caso, a quel difficile inverno seguì una primavera positiva e poi un'ancora migliore estate che vide non solo le forze di mare ma anche quelle dell'aria mettersi in luce per spirito combattivo e abilità.

Dopo l'azione della seconda Sirte si verificarono infatti le due grandi battaglie aereonavali denominate "Mezzo Giugno" e "Mezzo Agosto" in cui, pur non entrando in contatto con il nemico - se non con la divisione incrociatori dell'ammiraglio De Zara durante l'operazione "mezzo giugno" - le navi maggiori della flotta giocarono un loro ruolo attivo e, con l'appoggio degli aerei e dei mezzi insidiosi riuscirono a far desistere il nemico dal suo piano d'operazione; in pratica nel corso dell'operazione

³²¹ Come sosteneva il Rustow era necessario fornire ai soldati dei validi motivi per far venire loro voglia di difendere il paese in caso di necessità. Da qui l'eccezionale importanza dell'educazione, della formazione all'interno del processo formativa di soldati e ufficiali.

“Mezzo Agosto” le forze italo-tedesche ottennero finalmente un pieno successo tattico e anche un soddisfacente – seppur incompleto - successo strategico.

Dopo quell’agosto le navi maggiori non ebbero più occasione di ingaggiare il nemico.

La guerra “guerreggiata”, per la squadra da battaglia, era finita³²².

Però grazie alla nuova linea di condotta adottata – anche se tardivamente - da Supermarina si era compreso come si sarebbe dovuta combattere fin dal principio quella guerra; ed era entrata finalmente nel vivo nella sua completezza la vera lotta italiana sul mare: la battaglia dei convogli; ora anche nel suo aspetto di contrasto continuo, violento e deciso al traffico convogliato britannico.

E’ bene specificare l’”anche” perché fino a quel momento erano state le forze italiane a doversi difendere dall’offesa continua portata dal nemico con sottomarini, aerei e navi leggere.

E questa estenuante lotta quotidiana non erano state le grandi navi, le regine della flotta, a combatterla ma i mercantili con i loro equipaggi di marinai civili militarizzati, e le unità militari sottili di scorta che, spesso obsolete e inadatte alla guerra antiaerea e antisom, non avevano a bordo ammiragli e contrammiragli ma al massimo dei giovani capitani di fregata.

E furono proprio questi marinai, in larga parte ignoti ai più a permettere, con il loro impegno e la loro abnegazione, ai loro commilitoni in grigioverde di combattere in Africa (con alterne fortune) per un lasso di tempo così lungo.

Questi uomini si accollarono per quasi tre anni la responsabilità quotidiana del compito loro affidato, che in quel momento era davvero vitale per il destino bellico del paese: il sostentamento dei loro commilitoni al fronte; e il peso micidiale del combattimento estenuante contro un nemico abile e spietato che li aspettava immancabilmente al varco.

Varco il cui superamento richiedeva sempre la disposizione d’animo all’estremo sacrificio, e talvolta anche un doloroso pedaggio.

Ripercorrere puntualmente la quotidiana battaglia dei convogli in Mediterraneo per parte italiana sarebbe ben poco utile e assai noioso proprio a causa della quantità di navi in viaggio ogni giorno sulle rotte che collegavano la madrepatria ai fronti oltremare, e per la ripetitività delle azioni, felicemente

³²² Per tutta la primavera/estate del 1942 venne messa in campo una diversa linea di condotta: si definirono finalmente le linee guida per l’azione aereonavale a massa contro il nemico inglese; oltre ciò Supermarina stimò inutile l’ingaggio delle scorte nemiche ai convogli con la squadra da battaglia; questo compito sarebbe stato assolto dalle divisioni incrociatori in concomitanza con l’azione di sottomarini, mezzi d’assalto e aerei.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

concluse nella stragrande maggioranza dei casi.

Ma quanto fu importante il contributo dato dagli uomini della marina mercantile alla guerra lo chiarisce bene Giorgio Giorgerini quando scrive che:

“E’ ingiustamente abituale, trattando della nostra guerra, dimenticare la magnifica operosità, il nobile spirito di sacrificio, l’elevato senso del dovere dimostrato nei trentasei mesi della battaglia dei convogli dai comandanti, ufficiali ed equipaggi della Marina Mercantile, la cui bandiera, ben meritatamente, al pari di quella militare, fu decorata di medaglia d’oro al valor militare. Quando si parla della battaglia del Mediterraneo, combattuta ogni giorno per trentasei mesi, occorre ricordare che essa vide partecipi, assieme agli equipaggi della Regia Marina, anche quelli della Mercantile e che insieme hanno costruito, nella fortuna e nel sacrificio, il primo autentico patrimonio di tradizione navale italiana.”³²³

Come si può facilmente notare questo è un giudizio assai diverso da quelli espressi in più occasioni dallo storico spezzino all’indirizzo degli alti comandi della Marina Militare.

E soprattutto costituisce un preciso e puntuale riconoscimento di caratteristiche (“la magnifica operosità”, “il nobile spirito di sacrificio” e “l’elevato senso del dovere”) che a buon diritto, al di là della prosa lirica, si possono identificare come una conseguenza diretta di quel bagaglio di abilità, di quel senso di responsabilità, e della comprensione di quel corpus di valori etici e morali che informa il comportamento quotidiano di una classe professionale come potrebbe essere proprio quella militare.

Ma se gli equipaggi civili e i militari subalterni riuscivano ad esprimere attraverso le loro azioni questi elementi pur essendo privi di una profonda e accurata formazione militare (e spesso proprio di qualsivoglia istruzione) perché non vi riuscivano gli ufficiali superiori, ben altrimenti educati e responsabili della condotta bellica della flotta?

Le motivazioni che spingevano i soldati e i marinai a battersi non erano sconosciute alle elite militari né a quelle scientifiche.

Erano state individuate già da tempo con grande precisione.

E già da tempo si sapeva bene che il corredo di valori di riferimento della bassa forza era profondamente differente da quello degli ufficiali di carriera.

In Italia fu padre Agostino Gemelli a trattare dell’argomento.

Affrontò infatti, seppur da vero pioniere nel 1917, il problema della combattività dei reparti al fronte,

³²³ Cit. in Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002, pp. 423

rispondendo alla fatidica domanda “perché i soldati si battono?”³²⁴ con parole estremamente chiare, frutto di un’osservazione diretta e di una acuta riflessione; le sue idee, seppur non impostate come una vera teoria, ancora oggi non hanno perso di validità.

Scriveva Gemelli:

“Ora cosa fa si che, venuto il momento, questi uomini muoiono perlopiù senza rimpianto o almeno senza esitazione? Qual è la forza che li trascina sino a questo punto? [...] per molti la storia del nostro paese non esiste, perché la ignorano [...]. Eppure, ad onta di tutto questo, al primo appello della patria hanno lasciato la loro professione e sono venuti alla guerra. E alla guerra combattono il “nemico” e muoiono per vincerlo, senza avere in molti casi mai saputo prima cosa è un nemico della patria. [...] i ricordi storici e letterari ci rappresentano il soldato sotto un aspetto eroico, nell’atto di compiere volontariamente il sacrificio della propria vita. Nulla di più lontano dalla realtà! [...] Ma bisogna riconoscere che nella realtà non è sempre e non è solo per ragioni ideali e in primo luogo per amor di patria che il soldato accetta il sacrificio della propria vita. Nella realtà ragioni più umane, più individuali, più personali, che non l’idea di patria, troppo complessa e soprattutto troppo elevata per l’animo semplice dei nostri soldati, contadini ed operai, agiscono sul soldato. La coscienza storica, la coscienza della missione del nostro paese, mancano in lui, in quanto sono il prodotto di una matura riflessione; e, in luogo di questi sentimenti complessi, parlano al suo cuore sentimenti più semplici.”

passando poi ad approfondire il problema delle idealità che muovevano questi uomini, e dell’aderenza dei valori di questi alla realtà da loro vissuta quotidianamente nella vita civile

“[...] Parlare di patria a riguardo di questi uomini semplici non ha alcun significato. Si tratta di uomini semplici, che non hanno studiato, che non hanno per certo una coscienza nazionale, né la visione storica dei destini della patria. [...] essi si accontentano di poco. E il loro sguardo non si spinge al di là della cerchia degli interessi personali. Il soldato pensa a se, alla sua famiglia, alla sua casa; non va oltre la linea dei suoi interessi; le parole di giustizia, di civiltà non risvegliano in lui un’eco profonda; [...]. Con questo non si vuol dire che egli è insensibile ad ogni idealità. Tutt’altro! Ma questa idealità deve rientrare nella sfera dei suoi interessi personali, o coincidere con essi. [...] Chi ha udito le parole di rabbia dei soldati dinanzi ad un ospedale bombardato o davanti agli effetti dei proiettili esplosivi, chi ha veduto l’impeto d’ira che li trasportava, ha potuto constatare che le ragioni ideali hanno per essi un valore in quanto abbiano una forma concreta ed entrino nella sfera dei loro interessi. Un fatto analogo si verifica a proposito dello spirito combattivo. Il soldato combatte... perché gli è comandato. Combatte per adempiere un dovere, e, come fa per ogni altro dovere che gli è

³²⁴ Era la stessa identica domanda che era solito porsi Samuel Stouffer circa 40 anni dopo.

imposto, lo eseguisce con puntualità ed esattezza.”³²⁵

In parole povere pur senza rendersene conto il religioso Gemelli aveva centrato il punto focale del problema; l'elemento che generava la principale differenza di comportamento che poi le teorie moderne di metà XX secolo enucleeranno con maggiore precisione: il lato vocazionale, l'aderenza dei valori di riferimento alla vita reale del corpo sociale di appartenenza.

Uomini semplici, cresciuti per tutta una vita in una società dura e spietata, con valori e motivazioni personali realmente rispondenti alle necessità (e che spesso erano anche uno dei pochi validi elementi utili a sostenerli nella quotidiana lotta per la sopravvivenza) non trovavano né strano né assurdo combattere, e se il caso morire, per difendere qualcosa che conoscevano bene e che sentivano far parte delle loro vite, e per cui si battevano comunque ogni giorno anche da civili: la sopravvivenza loro e delle famiglie, le case, gli affetti.

Non si sentivano eroi, non volevano essere eroi, né tanto meno fare dell'eroismo; semplicemente era “normale” per loro vestire durante il periodo di servizio militare un habitus che indossavano quotidianamente anche prima, quando rischiavano la vita in mare.

Di fronte allo stesso rischio, in forza degli stessi valori, si generava lo stesso comportamento.

Mentre agli ufficiali e comandanti si era tentato di impartire valori altri, di diverso ordine e grado.

Mentre per i soldati e marinai l'eroismo, il coraggio poteva essere inconsapevole, per gli ufficiali un simile comportamento doveva essere consapevole, volontario e automatico.

Si erano insegnati loro infatti valori assoluti che contemplavano fin dal principio l'eroismo, il desiderio di gloria, lo spirito di sacrificio, l'amor di patria, il coraggio.

Ed era proprio questo il punto: si era tentato di impartire un insegnamento privo di basi concrete; scollato dalla realtà del contesto sociale di riferimento; perché, come avevano affermato gli stessi studiosi durante il primo decennio del XX secolo, in Italia non esisteva una tradizione marittima tale da dare ai giovani ufficiali elementi concreti su cui basare non solo la voglia di difendere il proprio paese ma nemmeno un eventuale desiderio di emulazione.

Come aveva affermato Camillo Manfroni non esisteva una storia navale italiana in grado di veicolare alcunché.

Come se non bastasse questo, all'interno della Regia Accademia Navale, si venne eliminando progressivamente anche quella parte di insegnamenti storici e letterari di carattere generale che potevano fare affidamento sull'esperienza risorgimentale per trasmettere le alte idealità, i valori

³²⁵ Agostino GEMELLI, *Il nostro soldato, saggi di psicologia militare*, Milano, Treves, 1917, pp. 26-42

assoluti propri del mondo militare.

Che simili concetti potessero essere veicolati dai corsi di “arte e storia militare” era escluso per diretta affermazione degli studiosi del tempo, che, come affermavano Cristoforo Manfredi e Augusto Vittorio Vecchj, ravvisavano che in Italia i docenti che tenevano tali corsi lavoravano più ad imbottire le teste di nozioni che a sviluppare un sano spirito critico e una salutare discussione; lasciando i militari impegnati nelle problematiche tecniche ultraspecialistiche e nei doveri del loro ruolo.

In questo senso è anche comprensibile la differenza di comportamento tenuta in mare da uomini come Inigo Campioni, che perlomeno prima della Riforma Morin avevano ricevuto una formazione in Accademia un po’ più liberale e larga, rispetto ad altri che, come Angelo Iachino, dopo il 1896 non ne avevano avuta più alcuna dopo la fine degli studi secondari, che erano divenuti al tempo anche assai scadenti qualitativamente parlando.

Mancavano quindi le basi su cui impostare quella “matura riflessione” di cui parlava il Gemelli; e ripiegandosi sulle problematiche ultraspecialistiche gli ufficiali si esponevano, secondo l’esame realizzato da Leoncè Abeille, ad un rischio grave: quello di una progressiva sclerosi intellettuale, e a conseguenti schematismi decisionali.

Se i “valori” militari erano trasmessi solo in forma di speculazione teorica non ci si può stupire più di tanto se all’atto pratico, al momento di “incrociare le lame”, ci si rifacesse ad altri concetti più sentiti, più concreti, più rassicuranti come quelli della professione materiale; senza riuscire a realizzare quella visione larga e piena del proprio compito, della propria autonomia e delle proprie possibilità che necessita per svilupparsi anche del alto umano e psicologico delle vicende belliche.

Per un tecnico gli uomini, i soldati, al pari delle macchine sono strumenti, o numeri che devono obbedire alle leggi che regolano la conduzione di uno evento; per un comandante, per un leader i soldati sono gli uomini che dividono con lui la linea del fuoco, i cui umori possono fare la differenza tra la vittoria e la sconfitta.

Sta in questo la grande lezione impartita dalla tradizione navale britannica agli ufficiali di sua maestà: il vedere gli equipaggi della flotta come una “band of brothers”.

Ed era questo legame di “fratellanza” che sosteneva i marinai della flotta mercantile e militare impegnati quotidianamente nella battaglia dei convogli.

Questi infatti si sostenevano a vicenda; e insieme rafforzavano la determinazione dei loro ufficiali, con cui dividevano gli angusti locali dei mercantili e delle piccole navi scorta; intessendo a bordo delle unità, costantemente sotto la minaccia nemica, legami faccia a faccia di lunga durata di carattere intimo, ossia “legami di gruppo primario” che aiutavano i commilitoni ad affrontare e vincere lo stress

delle continue missioni e i rischi connessi con l'incontro del nemico in mare³²⁶.

Concludendo quindi le differenze nei comportamenti derivavano direttamente dalla comprensione dei valori di riferimento da parte degli uomini impegnati nel conflitto e dalla vicinanza di questi valori alla realtà del gruppo sociale e culturale di provenienza.

Mentre i marinai civili a bordo della flotta mercantile o arruolati nel Corpo Reali Equipaggi Marittimi mantennero per tutta la durata della guerra un'aderenza pressoché totale ai valori che sentivano concretamente importanti, che conoscevano e di cui avevano una reale esperienza nella vita di tutti i giorni, lo stesso non si poteva dire dei loro ufficiali che in tempo di pace non erano chiamati alla lotta quotidiana per la sopravvivenza né alla difesa a mano armata dei "valori assoluti" insegnatigli nei corsi in Accademia.

Finché equipaggi e ufficiali poterono influenzarsi e sostenersi a vicenda, questi riuscirono a trovare, nel sostegno dei legami di gruppo, l'ausilio necessario a dare corpo a quel coraggio, a quello spirito di sacrificio che altrimenti sarebbe rimasto lettera morta della teorica scolastica e della retorica della propaganda.

Ma a bordo delle grandi navi, nelle plance dove prendevano posto gli ammiragli supremi comandanti della flotta, dove l'unica voce a trovare posto era quella distante di Supermarina, distratta da problemi e preoccupazioni politiche che avevano ben poco a che spartire con il mondo militare e con il campo di battaglia, gli equipaggi erano relegati in silenzio sotto coperta, lontani dai loro duci inarrivabili seppur materialmente vicini; i legami di gruppo primario non abbracciavano l'intero equipaggio; nessun ausilio dal basso, nessuna voce poteva giungere nell'intimo a sostenere una eventuale determinazione alla lotta del comandante; e il timore finiva con il vincere l'abilità... e la flotta con il ritirarsi senza combattere.

³²⁶ Quanto ciò fosse vero è confermato dal tentativo operato da Supermarina di mettere in mare sempre le stesse navi scorta con lo stesso gruppo di navi mercantili, così da rafforzare il cameratismo, la solidarietà generatasi tra gli equipaggi; cosa questa che avrebbe grandemente giovato all'attività navale di squadra riducendo sia i tempi delle manovre in generale che migliorando la prontezza della risposta in caso di attacco nemico. Purtroppo le perdite subite e la necessità di effettuare una periodica rotazione del materiale navale impiegato e degli equipaggi sempre più esausti dopo le missioni quotidiane resero impossibile l'attuazione costante ed efficace di questo importante provvedimento.

Per maggiori informazioni si rimanda a:

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

Bibliografia:

AA. VV., *Commissione reale per la riforma degli istituti nautici e di istruzione navale. Relazione della sottocommissione nominata nell'adunanza del giorno 18 ottobre 1907*, Venezia, Premiata tipografia Emiliana, 1909

AA. VV., *Enciclopedia biografica e bibliografica italiana*, Roma-Milano, Istituto Editoriale italiano Tosi, 1927-1940, Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922, 3 vol.

AA. VV., *Enciclopedia Militare*, Milano, Istituto Editoriale Scientifico, 1933, vol. 5

AA. VV., *La Regia Accademia Navale. 1881-1931*, Livorno, Tipografia della Regia Accademia Navale, 1931

AA. VV., *Marine & Technique au XIX siecle*, Actes du colloqui international Paris, Ecole militaire, Service historique del la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, 10-11-12 juin 1987

Leoncé ABEILLE, *Marine française et marines étrangères*, Librairie Armand Colin, Paris, 1906

Annuario Ufficiale della Regia Marina, Roma, Tipografia del Ministero della Marina Militare, anni 1895-1910

Annuario Ufficiale della Pubblica Istruzione, Roma, Tipografia del Ministero della Pubblica Istruzione, anni 1900-1910

Alberto AQUARONE, *L'Italia giolittiana*, Bologna, Il Mulino, 1988

ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi (continua)*, La Lega Navale, marzo 1898

ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi (fine)*, La Lega Navale, Aprile- Maggio 1898

ARGUS, *Il nostro problema navale. Gli equipaggi*, La Lega Navale, febbraio 1898

ARGUS, *La marina giapponese. Il personale*, La Lega Navale, anno VIII, n. 7, seconda quindicina di Aprile 1905

G. ASTUTO, *Autoeducazione e autoistruzione*, Rivista Marittima, Luglio 1901

G. ASTUTO, *L'Armata necessaria*, Rivista Marittima, Gennaio 1899

G. ASTUTO, *L'Armata necessaria. Scopo e requisiti*, Rivista Marittima, Marzo 1899

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, Legislatura XXII, sessione I, I tornata del 12 dicembre 1906, pp. 10827 e ss.gg.

Gian Luca BALESTRA, *La formazione degli ufficiali nell'accademia militare di Modena (1895-1939)*, Roma, SME, 2000

Idomeneo BARBADORO, *Storia del sindacalismo italiano: dalla nascita al fascismo*, 2 v, Firenze, La Nuova Italia, 1977

C. BARGELLINI, *La letteratura nello sviluppo della Marina*, Lettere al Direttore, Rivista Marittima, Agosto Settembre 1897

F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento degli studi nautici e della carriera marittima*, Roma, Rivista Marittima, novembre 1896

Eugenio BOLLATI di St. PIERRE, *Cooperazione tra marina e esercito*, La Lega Navale, Aprile-Maggio 1898

Eugenio BOLLATI di St. PIERRE, *La preparazione alla guerra marittima*, La Lega Navale, marzo 1898

Mario BONDIOLI OSIO, *La giovinezza di Vittorio Emanuele III nei documenti dell'archivio OSIO*, Milano, Simonelli, 1998, pp. 715-716, lettera del 25 ottobre 1900.

F. BONELLI, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*, Torino, Einaudi, 1975

Vincenzo CACIULLI, *Il sistema delle scuole militari in età liberale (1860-1914)*, Ricerche Storiche, Anno XXIII, n. 3 (settembre-dicembre), 1993, pp. 533-567

Vincenzo CACIULLI, *La paga di Marte. Assegni, spese e genere di vita degli ufficiali italiani prima della grande guerra*; in *Rivista di Storia Contemporanea*, n°4, 1993, pp. 569-595

Giuseppe CAFORIO, Piero DEL NEGRO (a cura di), *Esercito e città dall'Unità agli anni Trenta*, Perugia, 2 voll. , Deputazione di Storia Patria per l'Umbria, 1989

Giuseppe CAFORIO, Piero DEL NEGRO (a cura di), *Ufficiali e Società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1985

Giuseppe CAFORIO, *Sociologia e Forze Armate. Sviluppo storico della sociologia dell'istituzione militare*, Maria Pacini Fazzi editore, Lucca, 1987

Inigo CAMPIONI, *L'educazione morale del marinaio*, Rivista Marittima, anno XLIV, fascicolo II, febbraio 1911

Valerio CASTRONOVO, *L'industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Milano, Mondadori, 1990

Lucio CEVA, *Storia delle forze armate in Italia*, Torino, UTET, 1999

Federico CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Roma Bari, Laterza, 1971

Roberto CHIARINI, *Alle origini dell'età giolittiana. La "svolta liberale" del governo Zanardelli-Giolitti 1901-1903*, Venezia, Marsilio, 2003

Karl Von CLAUSEWITZ, *Della Guerra*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

Floriana COLAO, *La liberta di insegnamento e l'autonomia nell'università liberale : norme e progetti per l'istruzione superiore in Italia, 1848-1923*, Milano, Giuffrè, 1995

Ettore CONTI, *Dal Taccuino di un borghese*, Bologna, Il Mulino, 1986

Julian Stafford CORBETT, *Alcuni principi di stretegia marittima*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1995

Luigi DE ROSA, *Incidenza delle spese militari sullo sviluppo economico italiano*, in atti del primo convegno nazionale di Storia Militare, Roma, s. e. 1969; ripubblicato in Id., *La rivoluzione industriale in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1985

Angelo DEL BOCA, *Italiani, brava gente?: un mito duro a morire*, Vicenza, Neri Pozza

Piero DEL NEGRO, *L'esercito dell'Italia liberale come società militare*; in NICOLA LABANCA (a cura di), *L'Istituzione militare in Italia. Politica e società*, Milano, Unicopli Edizioni, 2002

Piero DEL NEGRO, *Guerra ed eserciti da Machiavelli a Napoleone*, Roma-Bari, Laterza, 2001

Gianni DI PIETRO, *Da strumento ideologico a disciplina formativa: i programmi di storia nell'Italia Contemporanea*, Milano, Mondadori, 1991

Luigi DONOLO, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996

Luigi DONOLO, *L'accademia navale: Livorno e la sua università del mare*, Livorno, Dibatte, 2006

Jacques Van DOORN, *The soldier and social change. Comparative studies in the history and sociology of the military*, Beverly Hills, Sage publications, 1975

Paolo FERRARI, *Le spese militari in età giolittiana. La gestione dei bilanci*, Italia Contemporanea, n. 186, marzo 1992, pp. 33-62

Paolo FERRARI, *Stato e sviluppo industriale. Il ministero della Marina 1884-1914*, Italia Contemporanea, n. 197, dicembre 1994, pp. 685- 718

Paolo FERRARI, *Verso la guerra. L'Italia nella corsa agli armamenti 1884-1918*, Novale, Rossato, 2003

Samuel Edward FINER, *The man on horseback. The role of the military in politics*, London, Pall Mall press, 1962

G. S., *A proposito dell'equipaggiamento dell'Armata*, LA Lega Navale, Aprile-Maggio 1898

G. S., *A proposito dell'equipaggiamento dell'Armata*, La Lega Navale, giugno 1898

Mariano GABRIELE, *Le brochures panique*, Quaderni di Storia Militare, SISMI, Roma, 2006

Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969

Mariano GABRIELE, *Le origini della Accademia Navale italiana*, pp. 363-376, in (a cura di Piero DEL NEGRO e Giuseppe CAFORIO), *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli*, Milano, FrancoAngeli, 1988

Mariano GABRIELE, Giuliano FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982

Nicolò GALLO, *L'educazione e l'istruzione nelle scuole secondarie*, LA NUOVA ANTOLOGIA, fascicolo 692, Roma, 16 ottobre 1900

Emilio GENTILE, 3: *L'Italia giolittiana: 1899-1914*, Bologna, Il Mulino, 1992, in AA. VV., *Storia d'Italia dall'Unità alla Repubblica*, Bologna, Il Mulino

Agostino GEMELLI, *Il nostro soldato, saggi di psicologia militare*, Milano, Treves, 1917

Giorgio GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla repubblica*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2003

Giorgio GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare. La marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2002

Giorgio GIORGERINI, Riccardo NASSIGH, *Il pensiero navale italiano dal dopoguerra ad oggi*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 3v, 1997

Giorgio GIORGERINI e Augusto NANI, *Annuario Storico delle navi militari italiane: la Marina e le sue navi dal 1861 al 1975*, Roma, A.U.S.M.M., 1978

C. GRILLO, *Gli equipaggi*, Rivista Marittima, Aprile 1898

U. GUADAGNINI, *Costituzione degli equipaggi*, Rivista Marittima, Aprile 1902

Samuel Philip HUNTINGTON, *The soldier and the State. The theory and politics of civil-military relations*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap press of Harvard university press, 1957

Morris JANOWITZ, *The professional soldier. A social and political portrait*, Glencoe, Illinois, The free press of Glencoe, 1960

Morris JANOWITZ, *Military elites and the study of war*, Sage Publications, Conflict resolutions, vol. 1, n. 1, Marzo 1957

Jack LA BOLINA, *L'azione sociale della Marina nella storia*, Rivista Marittima, Giugno 1902

Jack LA BOLINA, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Novembre 1897

Jack LA BOLINA, *L'uomo e la nave*, La Nuova Antologia, maggio-giugno 1901

Jack LA BOLINA, *Lissa. 18-19-20 luglio 1866*, La Lega Navale, Luglio 1898

Jack LA BOLINA, *Riflessioni sul comando navale*, Rivista Marittima, giugno 1909

Nicola LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002

Nicola LABANCA, *L'istituzione militare in Italia: politica e società*, Milano, Unicopli, 2002

A. LEVI BIANCHINI, *L'educazione degli ufficiali nella marina giapponese*, Rivista Marittima, Aprile 1905

David LEVI MORENOS, *L'educazione professionale per la maestranza marittima*, Nuova Antologia, 16 dicembre 1916

Micheal Arthur LEWIS, *England sea officers: the story of the naval profession*, London, George Allen & Urwin, 1939 (printing 1948)

Basil Henry LIDDEL HART, *Strategy. The indirect approach*, New York, USA, Penguin Book, 1991

Basil Henry LIDDEL HART, *Storia militare della seconda Guerra mondiale*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 1996

Alfred Thayer MAHAN, *L'influenza del potere marittimo sulla storia. 1660-1783*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1994

Alfred Thayer MAHAN, *The influence of sea power upon history. 1660-1783*, London: Sampson Low, Marston & C., 1890

Alfred Thayer MAHAN, *The influence of sea power upon the French revolution and empire: 1793-1812*, London: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington 1892

L. MAILLARD, *Elements de la guerre*, Paris, Libraire militaire de L. BAUDOIN, 1891

Cristoforo MANFREDI, *Da terra e da mare*, Rivista Marittima, Gennaio 1901

Cristoforo MANFREDI, *Da terra e da mare*, Rivista Marittima, Novembre 1900

Cristoforo MANFREDI, *La storia e la situazione*, La Lega Navale, anno VI, n. 1, I quindicina di gennaio 1903

Camillo MANFRONI, *L'avvenire marittimo dell'Italia*, Rivista Marittima, Luglio 1900

Camillo MANFRONI, *La riforma della Regia Accademia Navale*, NUOVA ANTOLOGIA, anno 46°, fascicolo 957, 1 novembre 1911

Camillo MANFRONI, *Lezioni di storia contemporanea d'Europa e specialmente d'Italia, ad uso dei licei, degli istituti tecnici e militari*, Livorno, Tipografia di R. Giusti, 1890

Fortunato MARAZZI, *Metamorfosi guerresche*, La Nuova Antologia, Fascicolo 791, 1 dicembre 1904

Luigi MARTINI, *Educazione marinara*, La Lega Navale, anno V, n. 20, II quindicina di ottobre 1902

John W. MASLAND, Laurence I. RADWAY, *Soldiers and scholars. Military education and national policy*, Princeton, New Jersey, Princeton University press, 1957

Francesco MATTESINI, *L'operazione Gaudio e lo scontro notturno di Capo Matapan*, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1998

Marco MERIGGI, *Militari e istituzioni politiche nell'età giolittiana*, Clio, 1987, n. 1 (gennaio-marzo), pp. 55-92

Aldo A. MOLA, *Giolitti: lo statista della nuova Italia*, Milano, Mondadori, 2003

Gaetano MOSCA, (a cura di Norberto BOBBIO), *La classe politica*, Roma-Bari, Laterza, 1994

Gaetano MOSCA, *Teorica dei Governi e governo parlamentare*, Torino, UTET, 1982

Charles C. MOSKOS, *Soldiers and sociology*, traduzione italiana a cura di Fabrizio BATTISTELLI, *Sociologia e soldati*, Milano, FrancoAngeli, 1994

N., *L'indirizzo degli studi nautici*, La Lega Navale, anno V, n. 20, II quindicina di ottobre 1902

Vittoria Beatrice NOTARBARTOLO nata GIGLIUCCI, *Dati statistici sulle biblioteche per i marinai*, Rivista Marittima, anno XLV, n. IX, Roma, settembre 1912

Marina NUCIARI, *Efficienza e Forze Armate. La ricerca sociologica sull'istituzione militare*, FrancoAngeli, Milano, 1990

Marina NUCIARI, Guido SERTORIO, *Nuovi ruoli per nuove forze armate. Contributi di sociologia militare*, Torino, G. Giappichelli editore, 2003

Marina NUCIARI, *La professione militare in Italia: tra professionalizzazione e burocratizzazione*, in *Sociologia & Ricerca Sociale*, a. II, n. 6, dicembre 1981

Piero ORSINI, *Ancora "L'uomo e la nave"*, La Nuova Antologia, fascicolo n. 717, 1 novembre 1901

Michel OSTENC, *La Marine italienne de l'unité à nos jours*, Parigi, Commission française d'histoire militaire; Institut de stratégie comparée; 2005

Peter PARET, a cura di Nicola LABANCA, *Guerra e strategia nell'età contemporanea*, Genova, Marietti, 1992

Giuseppe PARRUCCHETTI, *Un'offesa al nome italiano*, La Lega Navale, n.16, agosto 1905

Gilles PECOUT, *Il lungo Risorgimento. La nascita dell'Italia Contemporanea (1770-1922)*, Milano, Bruno Mondadori

Francesco PELLEGRINI, *Elementi di letteratura per le scuole secondarie: libro di testo per la R. Accademia Navale*, Livorno, Tipografia Giusti, 1891

Gianpaolo PRANDSTRASLER, *La Professione Militare in Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1985

Hans RADBRUCH, *From institutional to occupational values: social change in the Italian military*, relazione presentata al congresso Mondiale di Sociologia del Messico, 1982

Hans RADBRUCH, *Public Opinion on Security Policy and Armed Forces in Italy*, International Forum, 1982, n°1

Giorgio ROCHAT, Giulio MASSOBRIO, *Breve Storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978

Giorgio ROCHAT, *Il controllo politico delle forze armate dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale*, in F. DE BENEDETTI, G. ROCHAT, M. BONANNI, S. SILVESTRI, C. FEDERICI, G. DEVOTO, *Il potere militare in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1971

Raffaele ROMANELLI, 2: *L'Italia liberale: 1861-1900*, Bologna, Il Mulino, 1990, in AA. VV., *Storia d'Italia dall'Unità alla Repubblica*, Bologna, Il Mulino

G. RONCAGLI, *Il dominio del mare dal punto di vista italiano*, Rivista Marittima, Ottobre 1900

G. RUSCONI, *La crisi di Weimar*, Torino, Einaudi, 1977

Alberto SANTONI, *Da Lepanto ad Hampton Road. Storia e politica navale dell'età moderna (sec. XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990

Alberto SANTONI, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987

Alberto SANTONI, *Il vero traditore: ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981

H. SCHULTZE, *La repubblica di Weimar*, Bologna, Il Mulino, 1993

G. SECHI, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Febbraio 1898

Luciano SEGRETO, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1997

SEMPRONIO, *Gli studi nautici*, La Lega Navale, anno V, n. 22, II quindicina di novembre 1902

Enrico SERRA, *La diplomazia in Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1984

Enrico SERRA, *Manuale di storia delle relazioni internazionali e diplomazia*, Milano, ISPI, 1990

Edward SHILLS, Morris JANOWITZ, *Cohesion and disintegration in the Wehrmacht in World War II*, Oxford University Press, The Public Opinion Quarterly, vol. 12, n. 2 (summer 1948)

Anthony Eugene SOKOL, *The Imperial and Royal Austro-Ungarian Navy*, Annapolis, Maryland, United States Naval Institute, 1968

Jonathan STEINBERG, *Il deterrente di ieri: Tirpitz e la nascita della flotta da battaglia tedesca 1890-1914*, Firenze, Sansoni, 1968

Samuel STOUFFER, *Studies in Social Psychology in World War II: The American Soldier*, Princeton University Press, 1949

Raimondo STRASSOLDO, *Sviluppo e difesa nazionale*, Edizioni LINT, Trieste, 1972

A. TESO, *Le condizioni della Marina Mercantile italiana*, Rivista Marittima, Gennaio 1898

A. TESO, *Le condizioni della Marina Mercantile italiana*, Rivista Marittima, Dicembre 1898

Aldo TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai nostri giorni*, Milano, Giuffrè, 1964

M. VALLI, *L'educazione del sentimento nel marinaio italiano*, Rivista Marittima, Marzo 1900

M. VALLI, *La scuola superiore degli ufficiali di Marina*, Lettere al direttore, Rivista Marittima, Luglio 1897

Augusto Vittorio VECCHJ, *L'equipaggiamento dell'Armata*, Rivista Marittima, Agosto Settembre 1897

Augusto Vittorio VECCHJ, *L'etica del comando*, Rivista Marittima, Ottobre 1898

Augusto Vittorio VECCHJ, *La letteratura nello sviluppo della marina*, Rivista Marittima, maggio 1897

Brunello VIGEZZI, Ennio DI NOLFO, Romain H. RAINERO, *L'Italia e la politica di potenza in Europa (1950-60)*, Settimo Milanese, Marzorati Editore, 1992

Pietro VIGO, *Dizionario delle battaglie memorabili dai tempi più antichi ai nostri*, Livorno, 1893

Pietro VIGO, *Patria e famiglia: racconti storici, novelle scelte e pagine buone, raccolte ed annotate dal dott. Pietro Vigo, per la gioventù italiana*, Mantova, 1912

Pietro VIGO, *Sommario di storia generale ad uso degli allievi della r. scuola macchinisti e dei regi istituti nautici*, Firenze, 1895

Max WEBER, *L'etica protestante e lo spirito del capitalismo*, Milano, Fabbri editore, 1999

Max WEBER, *La scienza come professione. La politica come professione*, Milano, Oscar Mondadori, 2006

Materiale d'archivio:

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella M3, Fascicolo 17:
Carlo MIRABELLO

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella B2, Fascicolo 6:
Giovanni BETTOLO

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella H1, Fascicolo 2:
Angelo Francesco IACHINO

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella C2, Fascicolo 26:
Domenico Giuseppe CAVAGNARI

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella D1, Fascicolo 9:
Raffaele DE COURTEN

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina (AUSMM), Fondo Biografie, Cartella B1, Fascicolo 45:
Romeo BERNOTTI

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), Cartella n. 119, fascicolo n. 3,
“Programmi dell'Accademia Navale – anno 1885”

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), Cartella n. 119, fascicolo n. 7,
“Programmi Accademia Navale e scuole professionali – anno 1886”

*Si ringrazia l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana per la gentile
collaborazione e per aver messo a disposizione il materiale in suo possesso.*

Leggi e decreti:

Legge 16 maggio 1878 n. 4376, “Legge istitutiva della Regia Accademia Navale in Livorno”

Regio Decreto	1 gennaio 1891 n. 13
Regio Decreto	1 gennaio 1891 n. 13
Regio Decreto	23 giugno 1898 n. 358
Regio Decreto	23 luglio 1899 n. 340
Regio Decreto	30 gennaio 1873 n. 1290
Regio Decreto	4 agosto 1881 n. 399, “Ordinamento della Regia Accademia Navale in Livorno”
Regio Decreto	29 settembre 1882
Regio Decreto	28 agosto 1885 n. 3338, “Testo unico delle leggi sulla leva marittima” e ss.gg.
Regio Decreto	5 settembre 1886
Regio Decreto	25 luglio 1887
Regio Decreto	5 giugno 1890
Regio Decreto	20 settembre 1891
Regio Decreto	28 gennaio 1894 n. 33, “Nuovo Ordinamento della Regia Accademia Navale”
Regio Decreto	17 dicembre 1896 n. 589, “Riordinamento dell’accademia navale”
Regio Decreto	15 dicembre 1898 n. 505
Regio Decreto	8 giugno 1899 n. 271
Regio Decreto	21 dicembre 1899 n. 500
Regio Decreto	2 marzo 1902 n. 89
Regio Decreto	20 marzo 1902 n. 151
Regio Decreto	9 novembre 1902 n. 491
Regio Decreto	7 febbraio 1904 n. 50
Regio Decreto	11 febbraio 1905 n. 59
Regio Decreto	25 febbraio 1906 n. 82
Regio Decreto	31 gennaio 1907 n. 47
Regio Decreto	14 giugno 1908 n. 431, “Riordinamento della Regia Accademia Navale”

Appendice n. 1

Schede tecniche

Navi da battaglia e corazzate

Caio Duilio
Corazzata

		
Profilo e pianta	8 maggio 1876 - Il varo	La Spezia: appena entrata in servizio
		
Foto ufficiale		

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1873
Varo: 1876
Completamento: 1880
Radiazione: 1909

Dislocamento: Normale: 11.138 Tonn.
Pieno carico: 12.265 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 109,2 (f.t.) - 103,5 (pp.) mt.
Larghezza: 19,7 mt.
Immersione: 8,8 mt.

Apparato motore: 8 caldaie ovali
2 motrici verticali a doppia espansione
Potenza: 7.710 HP
n. 2 eliche

Velocità: 15 nodi

Combustibile: 1.000 Tonn. di carbone

Autonomia: 3.760 miglia a 10 nodi

Protezione:	Verticale: 550 mm. Orizzontale: 50 mm. Artiglierie: 250 mm. Ridotto: 400 mm. Torrione: 350 mm.
Armamento:	4 pezzi da 450/20 mm. 3 pezzi da 120 mm 2 pezzi da 75 mm. 8 pezzi da 57 mm. 22 pezzi da 37 mm. 3 tubi lanciasiluri
Equipaggio:	420

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Enrico Dandolo](#).

Costruita su progetto elaborato dal Direttore del Genio Navale *Benedetto Brin*, quando ultimata, unitamente alla gemella, erano considerate da parte delle marine del tempo, come le unità navali più potenti dell'epoca, tanto da essere in grado, da sole, di tenere in scacco l'intera squadra navale francese del Mediterraneo.

Lo scafo era interamente in ferro con sperone di oltre 4 metri a prora che rimaneva interamente sommerso. L'unità risultava bassa sull'acqua (circa 3 metri sopra la linea di galleggiamento) e disponeva di un ponte di comando (Torrione) mentre a poppa aveva le sovrastrutture destinate agli ufficiali; l'equipaggio era sistemato sotto coperta.

La nave non fu mai impiegata in operazioni belliche ma svolse diverse crociere ed esercitazioni nel Mediterraneo sia centrale che orientale. Dal 1900 al 1906 fu impiegata come nave scuola timonieri e mozzi e come unità per la difesa locale di basi navali. Fu messa in disarmo nel 1906 e radiata nel 1909.

Italia
Corazzata veloce

		
Profilo e pianta	Castellammare 29.9.1880: il varo	Sosta a Genova: visite a bordo
		
Foto ufficiale		

Cantiere: Castellammare di Stabia
 Impostazione: 1876
 Varo: 1880
 Completamento: 1885
 Radiazione: 1921

Dislocamento: Normale: 13.898 Tonn.
 Pieno carico: 15.654 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 124,7 (f.t.) - 122 (pp.) mt.
 Larghezza: 22,5 mt.
 Immersione: 9,3 mt.

Apparato motore: 26 caldaie
 2 motrici alternative
 Potenza: 12.000 HP

Velocità: 17 nodi

Combustibile: 1.200 Tonn. di carbone

Autonomia: 8.700 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 406 mm.
 Orizzontale: 76 mm.
 Artiglierie: 480 mm.
 Torrione: 100 mm.

Armamento: 4 pezzi da 431/27 mm.
 8 pezzi da 152 mm
 4 pezzi da 120 mm.
 2 pezzi da 75 mm.
 12 pezzi da 57 mm.

12 pezzi da 37 mm.
2 mitragliere
4 tubi lanciasiluri

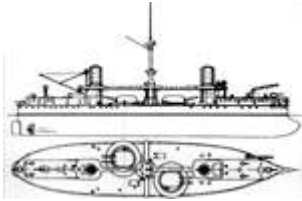
Equipaggio: 756

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Lepanto](#).

Costruita su progetto elaborato dal Direttore del Genio Navale *Benedetto Brin*, era la prima nave con protezione cellulare e primo esempio di grandi unità veloci, con forte armamento, scarsa protezione e grande autonomia.

La sua attività si effettuò completamente nel Mediterraneo nell'ambito della Squadra di Manovra e della Squadra di Riserva. Dopo essere stata radiata una prima volta nel 1912, fu mantenuta in servizio per tutta la durata della prima guerra mondiale, utilizzata come batteria galleggiante a Brindisi e quindi come nave ausiliaria sino a quando passò al Ministero dei Trasporti nel 1919 per impiego commerciale, compito che svolse sino al 1921. Fu restituita alla Marina e radiata il 16 novembre 1921.

Ruggiero di Lauria
Corazzata

	
Profilo e pianta	Foto ufficiale

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1881
Varo: 1884
Completamento: 1888
Radiazione: 1909

Dislocamento: Normale: 11.204 Tonn.
Pieno carico: 11.726 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 105,9 (f.t.) - 100 (pp.) mt.
Larghezza: 19,8 mt.
Immersione: 8,7 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
2 motrici alternative
Potenza: 10.300 HP

Velocità: 16 nodi

Combustibile: 850 Tonn. di carbone

Autonomia: 4.500 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 450 mm.
Orizzontale: 75 mm.
Artiglierie: 25 mm.
Ridotto: 360 mm.
Torrione: 250 mm.

Armamento: 4 pezzi da 431 mm.
2 pezzi da 152 mm
4 pezzi da 120 mm.
2 pezzi da 75 mm.
10 pezzi da 57 mm.
17 pezzi da 37 mm.
5 tubi lanciasiluri

Equipaggio: 506

Costituiva una classe, di 3 unità, assieme alle gemelle [Andrea Doria](#) e [Francesco Morosini](#).

Costruita su progetto elaborato dal Generale *Micheli* è derivata dalla classe [Caio Duilio](#) ma rappresenta un regresso di fronte allo sviluppo delle contemporanee navi da battaglia.

Emanuele Filiberto
Nave da battaglia

		
Profilo	In navigazione verso la Libia nel 1911	Con il gran pavese

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1883
Varo: 1897
Completamento: 1901
Radiazione: 1920

Dislocamento: Normale: 9.800 Tonn.
Pieno carico: 10.250 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 111,8 (f.t.) - 105 (pp.) mt.
Larghezza: 21,1 mt.
Immersione: 7,5 mt.

Apparato motore: 12 caldaie
2 motrici alternative
Potenza: 14.000 HP

Velocità: 18 nodi

Combustibile: 600 Tonn. di carbone
120 Tonn. di nafta

Autonomia: 7.000 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 250 mm.
Orizzontale: 80 mm.
Artiglierie: 250 mm.
Torrione: 250 mm.

Armamento: 4 pezzi da 254/40 mm.
8 pezzi da 152 mm
8 pezzi da 120 mm.
6 pezzi da 76 mm.
8 pezzi da 47 mm.
2 mitragliere
4 tubi lanciasiluri

Equipaggio: 531

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [*Ammiraglio di Saint Bon*](#).
Costruita su progetto elaborato dal Generale *Pullino* era una unità veloce e ben promettente, di limitato
dislocamento ed armamento.

*Re Umberto
Corazzata*

		
Profilo	Foto ufficiale	Alla fonda

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1884
Varo: 1888
Completamento: 1893
Radiazione: 1920

Dislocamento: Normale: 13.300 Tonn.
Pieno carico: 15.000 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 127,6 (f.t.) - 122 (pp.) mt.
Larghezza: 23,4 mt.
Immersione: 9 mt.

Apparato motore: 18 caldaie
4 motrici alternative
Potenza: 19.500 HP

Velocità: 18,6 nodi

Combustibile: 1200 Tonn. di carbone

Autonomia: 6.000 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 100 mm.
Orizzontale: 100 mm.
Artiglierie: 100 mm.
Torrione: 300 mm.

Armamento: 4 pezzi da 343/30 mm.
8 pezzi da 152 mm
16 pezzi da 120 mm.
2 pezzi da 75 mm.
20 pezzi da 57 mm.
10 pezzi da 37 mm.
2 mitragliere
5 tubi lanciasiluri

Equipaggio: 789

Costituiva una classe, di 3 unità, assieme alle gemelle [Sardegna](#) e [Sicilia](#).

Costruita su progetto elaborato dall'Ispettore del Genio Navale [Benedetto Brin](#) è basata sui medesimi principi costruttivi e d'impiego della classe [Italia](#). Il lungo periodo di costruzione, però l'ha resa

superata all'entrata in servizio.

Lo scafo era piuttosto tozzo con prora arcuata a sperone e poppa curva. L'armamento principale di 4 pezzi da 343/30, in complessi binati montati in barbetta e situati a circa 10 metri dal galleggiamento aveva largo campo di tiro. Il peso di ogni arma era di 69 tonnellate, il peso dei proiettili era di 567 Kg. sparati con cariche di lancio di 286 Kg. La cadenza di tiro era di 8 colpi ogni 10 minuti.

L'apparato motore agiva su due assi con 4 motrici accoppiate 2 per asse. Era efficace e permetteva velocità massime di quasi 19 nodi.

L'impiego migliore lo ebbe nella guerra *italo-turca* del 1911-12 dove, inquadrata nella Divisione Navi Scuola, appoggiò lo sbarco a Tripoli e tutto il ciclo di operazioni lungo le coste libiche.

Regina Margherita
Nave da battaglia

		
Profilo	La Spezia 30.5.1901: il varo	1904: entrata in servizio
		
20.7.1904: in navigazione a 20 nodi	1916: poco prima di essere affondata	Foto ufficiale

Cantiere: Arsenale di La Spezia
Impostazione: 1898
Varo: 1901
Completamento: 1904
Perdita: 1916

Dislocamento: Normale: 13.427 Tonn.
Pieno carico: 14.574 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 138,6 (f.t.) - 130 (pp.) mt.
Larghezza: 23,8 mt.
Immersione: 8,9 mt.

Apparato motore: 28 caldaie
2 motrici alternative
Potenza: 20.000 HP

Velocità: 20 nodi

Combustibile: 1.000 Tonn. di carbone

Autonomia: 10.000 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 150 mm.
Orizzontale: 80 mm.
Artiglierie: 220 mm.
Torrione: 150 mm.

Armamento: 4 pezzi da 305/40 mm.
4 pezzi da 203/45 mm
12 pezzi da 152 mm.
20 pezzi da 76 mm.
2 pezzi da 47 mm.
2 pezzi da 37 mm.

2 mitragliere
4 tubi lanciasiluri

Equipaggio: 797

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [*Benedetto Brin*](#).

Costruita su progetto elaborato dall'Ispettore del Genio Navale Benedetto Brin e dal Generale Micheli era un'ottima unità per la sua velocità, protezione, armamento, qualità marine ad abitabilità.

Regina Elena
Nave da battaglia



Cantiere: Arsenale di La Spezia
Impostazione: 1901
Varo: 1904
Completamento: 1907
Perdita: 1923

Dislocamento: Normale: 12.691 Tonn.
Pieno carico: 13.804 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 144,6 (f.t.) - 132,6 (pp.) mt.
Larghezza: 22,4 mt.
Immersione: 8,4 mt.

Apparato motore: 28 caldaie
2 motrici alternative
Potenza: 19.000 HP

Velocità: 21 nodi

Combustibile: 1.000 Tonn. di carbone

Autonomia: 10.000 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 250 mm.
Orizzontale: 100 mm.
Artiglierie: 250 mm.
Torrione: 250 mm.

Armamento: 2 pezzi da 305/40 mm.
12 pezzi da 203/45 mm
16 pezzi da 76 mm.
10 pezzi da 47 mm.
2 mitragliere
2 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Equipaggio: 700

Costituiva una classe, di 4 unità, assieme alle gemelle [Vittorio Emanuele](#), [Napoli](#) e [Roma](#).

Costruita su progetto elaborato dal Generale *Caniberti* era considerata un'eccellente unità dalle caratteristiche ben equilibrate. A causa dei lunghi tempi di costruzione entrò in servizio oramai superata dalle nuove corazzate monocalibro.

Svolse attività pressochè analoga a quella del [Vittorio Emanuele](#) nel corso della guerra *italo-turca*. Durante la Prima Guerra Mondiale svolse attività assai limitata tra Taranto Messina e Valona effettuando 8 missioni di guerra per 102 ore di moto e altre 217 ore per compiti di diversa natura. Nel dopoguerra fu prevalentemente impiegata come nave ammiraglia dipartimentale e nave scuola.

Dante Alighieri
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	Veduta aerea	A Trieste con il gran pavese
		
In accostata	Torri trinate centrali da 305 mm	1913 alla fonda in Mar Grande
		
In velocità il 29.3.1914	Foto ufficiale	

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1909
Varo: 1910
Completamento: 1913
Radiazione: 1928

Dislocamento: Normale: 119.500 Tonn.
 Pieno carico: 21.800 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 168,1 (f.t.) - 158,4 (pp.) mt.
 Larghezza: 26,6 mt.
 Immersione: 9,4 mt.

Apparato motore: 23 caldaie
 3 turbine
 4 eliche
 Potenza: 32.200 HP

Velocità: 23 nodi

Combustibile: 700 Tonn. di carbone
 300 Tonn. di nafta

Autonomia:	5.000 miglia a 10 nodi
Protezione:	Verticale: 250 mm. Orizzontale: 50 mm. Artiglierie: 250 mm. Torrione: 280 mm.
Armamento:	12 pezzi da 305/46 mm. 20 pezzi da 120/50 mm 16 pezzi da 76/40 mm. 2 pezzi da 40/39 mm. 6 mitragliere 3 tubi lanciasiluri da 450 mm.
Equipaggio:	970

Costruita su progetto elaborato dal Generale *Masdea* fu la prima unità navale del tipo "*dreadnought*" della Regia Marina e la prima corazzata al mondo ad avere torri trinate per cannoni da 305 mm. Fu un'unità riuscita e di buone caratteristiche ma con scarsa protezione specie in riferimento allo spessore.

Conte di Cavour
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	6.4.1915: consegna della Bandiera di Combattimento	Vista dall'alto
		
Foto ufficiale		

Cantiere: Arsenale di La Spezia
 Impostazione: 1910
 Varo: 1911
 Completamento: 1915
 In ricostruzione: 1933

Dislocamento: Normale: 23.088 Tonn.
 Pieno carico: 25.086 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 176,1 (f.t.) - 168,9 (pp.) mt.
 Larghezza: 28 mt.
 Immersione: 9,4 mt.

Apparato motore: 20 caldaie
 3 turbine
 4 eliche
 Potenza: 31.000 HP

Velocità: 21,5 nodi

Combustibile: 570 Tonn. di carbone
 350 Tonn. di nafta

Autonomia: 4.800 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 250 mm.
 Orizzontale: 111 mm.
 Artiglierie: 280 mm.
 Torrione: 280 mm.

Armamento: 13 pezzi da 305/46 mm.
18 pezzi da 120/50 mm.
16 pezzi da 76/50 mm.
6 pezzi da 76/40 mm.
3 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Equipaggio: 1000

Costituiva una classe, di 3 unità, assieme alle gemelle [Giulio Cesare](#) e [Leonardo da Vinci](#).

Costruita su progetto elaborato dal Generale *Masdea*. All'atto dell'entrata in servizio fu trasferita a Taranto in previsione dell'imminente inizio delle ostilità contro l'Austria-Ungheria. Allo scoppio della guerra il 24 maggio 1915, divenne la nave di bandiera del Vice-ammiraglio Luigi Amedeo di Savoia.

L'attività durante la guerra fu praticamente assente per mancanza di possibilità d'incontro con l'avversario effettuando principalmente uscite in mare per esercitazioni per un totale di 966 ore di moto a fronte di sole 40 di moto per 3 incruente missioni di guerra.

Alla fine della guerra venne destinata ad una missione politico-navale di propaganda in America del Nord toccando i porti di Gibilterra, Ponta Delgada, Fayal, Halifax, Boston, Newport, Topkinsville, New York, Filadelfia, Annapolis, Hampton Roads.

Accompagnò il Re Vittorio Emanuele nell'estate del 1922 in una crociera in Adriatico per visitare le città redente ed il capo del governo Benito Mussolini, nell'aprile del 1925, quando si recò a Tripoli.

Il 12 maggio 1928 fu posta in disarmo a Taranto e dopo 5 anni, nell'ottobre del 1933 fu trasferita a Trieste per essere sottoposta a [grandi lavori di trasformazione](#).

Caio Dullio
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	Foto ufficiale	Navigazione a lento moto
		
In visita a Trieste redenta	In linea di fila di poppa alla gemella Andrea Doria	

Cantiere: Castellammare di Stabia
 Impostazione: 1912
 Varo: 1913
 Completamento: 1915
 In ricostruzione: 1937

Dislocamento: Normale: 22.964 Tonn.
 Pieno carico: 25.200 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 176,1 (f.t.) - 168,9 (pp.) mt.
 Larghezza: 28 mt.
 Immersione: 9,5 mt.

Apparato motore: 20 caldaie
 3 turbine
 4 eliche
 Potenza: 32.000 HP

Velocità: 21,5 nodi

Combustibile: 606 Tonn. di carbone
 314 Tonn. di nafta

Autonomia: 4.800 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 250 mm.
 Orizzontale: 97 mm.
 Artiglierie: 280 mm.
 Torrione: 280 mm.

Armamento: 13 pezzi da 305/46 mm.
 16 pezzi da 152/45 mm.
 13 pezzi da 76/45 mm.
 6 pezzi da 76/40 mm.
 2 pezzi da 40/39 mm.

6 mitragliere
2 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Equipaggio: 1000

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Andrea Doria](#).
Costruita su progetto elaborato dal Generale *Valsecchi* è derivata dalla classe [Conte di Cavour](#). Nel
1937 fu avviata ai [lavori di trasformazione](#).

Francesco Caracciolo
Nave da battaglia

	
Profilo	Castellammare 12.5.1920: il varo

Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1914
Varo: 1920
Completamento: -
Radiazione: 1921

Dislocamento: Normale: 34.000 Tonn.
Pieno carico: -

Dimensioni: Lunghezza: 212,1 (f.t.) - 201,6 (pp.) mt.
Larghezza: 29,6 mt.
Immersione: 9,5 mt.

Apparato motore: 20 caldaie
4 turbine
4 eliche
Potenza: 105.000 HP

Velocità: 28 nodi

Combustibile: 1.800 Tonn. di nafta

Autonomia: 8.000 miglia a 10 nodi

Protezione: Verticale: 300 mm.
Orizzontale: 51 mm.
Artiglierie: 400 mm.
Torri: -

Armamento: 8 pezzi da 381/40 mm.
12 pezzi da 152/45 mm.
12 pezzi da 40/39 mm.

Equipaggio: -

Costituiva una classe, di 4 unità, assieme alle gemelle [Cristoforo Colombo](#), [Marcantonio Colonna](#),
[Francesco Morosini](#).

Progettate dal Generale *Ferrati*. La costruzione fu interrotta dopo il varo ipotizzando una trasformazione in nave mercantile, ma l'idea non ebbe seguito.

Conte di Cavour
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	Alla fonda in Mar Grande a Taranto	Dopo l'ammodernamento in navigazione
		
In navigazione	5.5.1938: a bordo il Re, Mussolini e Hitler durante la Rivista H tenutasi a Napoli	Dopo i lavori di trasformazione
		
12.11.1940: semisommersa dopo l'attacco alla base di Taranto		A Trieste durante i lavori di riparazione

Cantiere: CRDA - Trieste
Impostazione: Ricostruita
Varo: Ricostruita
Completamento: 1937
Perdita: 1943

Dislocamento: Normale: 28.800 Tonn.
 Pieno carico: 29.100 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 186,4 (f.t.) - 168,9 (pp.) mt.
 Larghezza: 28 mt.
 Immersione: 10,4 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
 2 turbine
 2 eliche
 Potenza: 93.000 HP

Velocità: 28 nodi

Combustibile: 2.500 Tonn. di nafta

Autonomia:	3.100 miglia a 20 nodi
Protezione:	Verticale: 250 mm. Orizzontale: 135 mm. Artiglierie: 280 mm. Torrione: 260 mm.
Armamento:	10 pezzi da 320/44 mm. 12 pezzi da 120/50 mm. 8 pezzi da 100/47 mm. 8 pezzi da 37/54 mm. 12 pezzi da 20/65
Equipaggio:	1236

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Giulio Cesare](#).

Vecchia nave da battaglia [Conte di Cavour](#) ricostruita nel periodo 1933 - 1937 mantenendo solo il 40 per cento della costruzione originale. Venne sbarcata la torre centrale da 305 mm. ed i rimanenti pezzi dello stesso calibro vennero portati al calibro di 320 mm. La potenza dell'apparato motore aumentò a 93.000 HP al fine di poter raggiungere i 28 nodi. Nel complesso risultò essere una buona unità pur risultando debole nell'armamento antiaereo e nella protezione subacquea.

Rientrò in servizio il 1° giugno 1937 e dislocata a Taranto dove si trovò allo scoppio della seconda guerra mondiale il 10 giugno 1940. Il 9 luglio 1940 partecipò allo scontro di *Punta Stilo*, il primo della storia tra le marine italiana e britannica e fu parzialmente affondata da un siluro sganciato da un aerosilurante britannico durante *l'attacco alla base navale di Taranto* nella notte tra l'11 ed il 12 novembre 1940; i lavori di recupero durarono sino alla fine del 1941 quando fu rimorchiata a Trieste per essere sottoposta a lavori di ripristino ma non rientrò mai più in servizio.

Il 10 settembre 1943 fu catturata dai tedeschi ma fu abbandonata da questi durante il bombardamento di Trieste del 15 febbraio 1945 da parte degli alleati. Fu definitivamente radiata dal quadro del naviglio militare dello stato il 27 febbraio 1947.

Caio Dullio
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	In navigazione con mare agitato	Colorazione postbellica: scafo in grigio scuro e sovrastrutture in grigio chiaro
		
Alla fonda con il gran pavese	Transito del canale navigabile in uscita a Taranto	12.11.1940: gravemente danneggiata dopo l'attacco alla base di Taranto

Cantiere: Tirreno - Genova
 Impostazione: Ricostruita
 Varo: Ricostruita
 Completamento: 1940
 Radiazione: 1956

Dislocamento: Normale: 28.700 Tonn.
 Pieno carico: 29.000 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 186,9 (f.t.) - 168,9 (pp.) mt.
 Larghezza: 28 mt.
 Immersione: 10,4 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
 2 turbine
 2 eliche
 Potenza: 85.000 HP

Velocità: 27 nodi

Combustibile: 2.550 Tonn. di nafta

Autonomia: 3.390 miglia a 20 nodi

Protezione: Verticale: 250 mm.
 Orizzontale: 135 mm.
 Artiglierie: 280 mm.
 Torrione: 260 mm.

Armamento: 10 pezzi da 320/44 mm.
12 pezzi da 135/45 mm.
10 pezzi da 90/50 mm.
19 pezzi da 37/54 mm.
12 pezzi da 20/65 mm.

Equipaggio: 1495

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Andrea Doria](#).
[Ricostruita](#) negli anni 1937 - 1940 su progetto del generale *Rotondi*. Risenti, tuttavia, della trasformazione delle navi da battaglia classe [Conte di Cavour](#) e della contemporanea costruzione delle navi da battaglia classe [Littorio](#).

Littorio
Nave da battaglia

		
Profilo e pianta	Evoluzioni ad alta velocità nell'estate del 1940	Alla fonda con l'equipaggio schierato per il saluto alla voce
		
12.11.1940: gravemente danneggiata dopo l'attacco inglese alla base navale di Taranto		In navigazione con la gemella Vittorio Veneto

Cantiere: Ansaldo - Genova
 Impostazione: 1934
 Varo: 1937
 Completamento: 1940
 Radiazione: 1948

Dislocamento: Normale: 43.835 Tonn.
 Pieno carico: 45.963 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 237,8 (f.t.) - 224,5 (pp.) mt.
 Larghezza: 32,9 mt.
 Immersione: 10,5 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
 4 turbine
 4 eliche
 Potenza: 140.000 HP

Velocità: 30 nodi

Combustibile: 4.000 Tonn. di nafta

Autonomia: 3.920 miglia a 20 nodi

Protezione: Verticale: 350 mm.
 Orizzontale: 207 mm.
 Artiglierie: 350 mm.
 Torrione: 260 mm.

Armamento: 9 pezzi da 381/50 mm.

12 pezzi da 152/55 mm.
4 pezzi da 120/40 mm.
12 pezzi da 90/50 mm.
20 pezzi da 37/54 mm.
30 pezzi da 20/65 mm.
3 aeroplani

Equipaggio: 1920

Costituiva una classe, di 4 unità, assieme alle gemelle [Vittorio Veneto](#), [Roma](#) e [Impero](#).

Progettata dal Generale Pugliese, rappresenta una delle prime unità da 35.000 tonnellate costruita al mondo ed era considerata, insieme alle sue gemelle, la migliore unità in servizio in cui potenza, protezione e velocità raggiungevano un buon livello di armonico equilibrio.

L'unità dal 30 luglio del 1943 assunse il nome di Italia, fu danneggiata durante l'attacco aerosilurante britannico su Taranto, partecipò alla *battaglia della Prima Sirte* nel dicembre 1941 e alla *battaglia della Seconda Sirte* nel marzo 1942, e ancora alla *battaglia di Mezzo Giugno* del 1942.

Effettuò complessivamente 46 missioni di guerra, di cui 9 per ricerca del nemico e 3 per protezione del traffico nazionale. Dopo l'armistizio del settembre 1943 fu internata nei Laghi Amari in Egitto ed alla fine della guerra, in base agli accordi del trattato di pace, fu assegnata agli Stati Uniti che vi rinunciò richiedendone la demolizione. Fu radiata nel 1948 e quindi demolita.

Incrociatori Corazzati

Vettor Pisani *Incrociatore corazzato*



Cantiere: Castellammare di Stabia
Impostazione: 1892
Varo: 1895
Completamento: 1898
Radiazione: 1920

Dislocamento: Normale: 6.720 Tonn.
Pieno carico: 7.242 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 105,7 (f.t.) - 99 (pp.) mt.
Larghezza: 18 mt.
Immersione: 7,5 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
2 motrici alternative
2 eliche
Potenza: 13.000 HP

Velocità: 19 nodi

Combustibile: 600 Tonn. di carbone
120 Tonn. di nafta

Autonomia: 6000 miglia a 10 nodi

Protezione: Orizzontale: 37 mm.
Verticale: 150 mm.
Artiglierie: 150 mm.
Torrione: 150 mm.

Armamento: 12 pezzi da 152/40 mm.
6 pezzi da 120/40 mm.
2 pezzi da 75 mm.
10 pezzi da 57 mm.
10 pezzi da 37 mm.
2 mitragliere
5 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Equipaggio: 486

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Carlo Alberto](#).
Progettato Generale *Masdea* era lo sviluppo successivo del [Marco Polo](#) anche se presentava deficienze nell'armamento per calibro tipo e disposizione.

Giuseppe Garibaldi
Incrociatore corazzato

		
Profilo	Foto ufficiale	In navigazione durante un defilamento
		
Manovra di presa di rimorchio		In navigazione durante la guerra italo-turca

Cantiere: Ansaldo - Genova
 Impostazione: 1898
 Varo: 1899
 Completamento: 1901
 Perdita: 1915

Dislocamento: Normale: 7.350 Tonn.
 Pieno carico: 8.100 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 111,8 (f.t.) - 104,9 (pp.) mt.
 Larghezza: 18,2 mt.
 Immersione: 7,3 mt.

Apparato motore: 24 caldaie
 2 motrici alternative
 2 eliche
 Potenza: 14.000 HP

Velocità: 19,7 nodi

Combustibile: 1.200 Tonn. di carbone

Autonomia: 9.300 miglia a 10 nodi

Protezione: Orizzontale: 38 mm.
 Verticale: 150 mm.
 Artiglierie: 150 mm.
 Torrione: 150 mm.

Armamento: 1 cannone da 254/40 mm.
 2 pezzi da 203/45 mm.
 14 pezzi da 152/40 mm.
 10 pezzi da 76/40 mm.
 6 pezzi da 47 mm.

2 mitragliere
4 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Equipaggio: 555

Costituiva una classe, di 3 unità, assieme alle gemelle [Varese](#) e [Francesco Ferruccio](#).

Progettato Generale *Masdea* su indirizzo dell'Ispettore del Genio Navale *Benedetto Brin*, risultò un'eccellente unità sia per progetto sia per costruzione. Esempari della stessa classe furono acquistate da diverse marine straniere.

Operò efficacemente durante la guerra italo-turca nelle acque della Libia, dell'Egeo e del Levante. Il 24 febbraio 1912, insieme alla gemella [Francesco Ferruccio](#), affondò la cannoniera turca *Avnillah* al largo di Beirut.

Venne poi affondato il 18 luglio 1915, poco dopo dell'entrata dell'Italia in guerra, dal sommergibile austriaco *U.4*, mentre era impegnato nel bombardamento della ferrovia Ragusa-Cattaro.

Pisa
Incrociatore corazzato

	
Profilo	Prove di velocità a fine allestimento
	
Alla fonda dopo il primo conflitto mondiale	La Spezia 1923: con il Gran Pavese

Cantiere: Orlando - Livorno
 Impostazione: 1905
 Varo: 1907
 Completamento: 1909
 Radiazione: 1937

Dislocamento: Normale: 9.832 Tonn.
 Pieno carico: 10.600 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 140,5 (f.t.) - 130 (pp.) mt.
 Larghezza: 21,1 mt.
 Immersione: 7,4 mt.

Apparato motore: 22 caldaie
 2 motrici alternative
 2 eliche
 Potenza: 20.000 HP

Velocità: 23 nodi

Combustibile: 1.560 Tonn. di carbone
 70 Tonn. di nafta

Autonomia: 2.672 miglia a 12 nodi

Protezione: Orizzontale: 51 mm.
 Verticale: 200 mm.
 Artiglierie: 160 mm.
 Torrione: 180 mm.

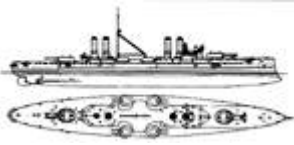










Armamento: 4 pezzi da 254/45 mm.
 8 pezzi da 190/45 mm.
 16 pezzi da 76/40 mm.
 2 pezzi da 47 mm.
 2 mitragliere
 3 tubi lanciasiluri da 450 mm.

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Amalfi](#).

Unità ben concepita e costruita, ma in breve superata dagli incrociatori da battaglia. Dopo la sua entrata in servizio espletò servizio di Squadra sino al 1911 quando partecipò al *conflitto italo-turco* in Cirenaica, in Tripolitania e successivamente nel Mar Egeo appoggiando gli sbarchi e le occupazioni delle isole del Dodecaneso.

All'entrata in guerra dell'Italia, il 24 maggio 1915 fu trasferita a Venezia per appoggiare l'ala a mare delle truppe operanti in quell'area. Successivamente operò intensamente nel basso Adriatico e nello Jonio. Terminata la guerra e ripresa la normale attività di squadra, nel 1921 fu classificata come corazzata costiera, sottoposta a lavori di modifica e dal 1925 al 1930 fu impiegata come nave scuola per l'Accademia Navale effettuando campagne navali di istruzione.

San Giorgio
Incrociatore corazzato

		
<p>Profilo e pianta all'entrata in servizio</p>	<p>Nei primi anni di servizio</p>	<p>Fuoco d'artiglieria di medio calibro durante il conflitto italo-turco</p>
		
<p>Prima Guerra Mondiale</p>	<p>Taranto 1917: pronti a muovere</p>	<p>1923: navigazione a lento moto</p>
		
<p>Profilo dopo i lavori di trasformazione del 1937 - 1938</p>	<p>Maggio 1940: l'Unità lascia Taranto diretta a Tobruk</p>	<p>Attività di difesa navale ed antiaerea a Tobruk</p>
		
<p>21 gennaio 1941: Tobruk occupata dall'8a Armata Britannica, la nave si autoaffonda</p>		

Cantiere: Castellammare di Stabia
 Impostazione: 1905
 Varo: 1908
 Completamento: 1910
 Perdita: 1941

Dislocamento: Normale: 10.167 Tonn.
 Pieno carico: 11.300 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 140,9 (f.t.) - 131 (pp.) mt.
 Larghezza: 21 mt.
 Immersione: 8 mt.

Apparato motore:	14 caldaie 2 motrici alternative 2 eliche Potenza: 18.200 HP
Velocità:	23,2 nodi
Combustibile:	1.500 Tonn. di carbone 50 Tonn. di nafta
Autonomia:	3.100 miglia a 12 nodi
Protezione:	Orizzontale: 45 mm. Verticale: 200 mm. Artiglierie: 180 mm. Torrione: 250 mm.
Armamento:	4 pezzi da 254/35 mm. 8 pezzi da 190/45 mm. 17 pezzi da 76/40 mm. 2 pezzi da 47 mm. 2 mitragliere 3 tubi lanciasiluri da 450 mm.
Equipaggio:	699

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [San Marco](#).

Progettato dal Generale *Masdea* come perfezionamento degli incrociatori classe [Pisa](#).

Partecipò alla *guerra italo-turca* e alla Prima Guerra Mondiale. Fu radicalmente rimodernato nel 1937 - 1938 ed assegnato, dal 10 giugno 1940, alla base navale di Tobruk con compiti di difesa aeronavale. Fu oggetto di 10 pesanti attacchi con bombe e siluri, reagendo violentemente con tutte le artiglierie di bordo e rimanendo invulnerato fino al gennaio 1941, quando malgrado fosse pronto a muovere, gli fu ordinato di contrastare l'8a Armata Britannica sino all'ultimo. L'unità si autoaffondò il 21 gennaio 1941; per l'opera qui svolta fu decorato di [Medaglia d'Oro al Valor Militare](#).

INCROCIATORI PESANTI

Trento *Incrociatore pesante*

		
Profilo e pianta	Navigazione in linea di fila	Alla fonda a Taranto
		
Settembre 1949: navigazione di guerra, notare la catapulta e il velivolo a prora	All'ormeggio	Alla fonda a Cagliari

Cantiere: Orlando - Livorno
Impostazione: 1925
Varo: 1927
Completamento: 1929
Perdita: 1942

Dislocamento: Normale: 13.114 Tonn.
Pieno carico: 13.548 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 196,9 (f.t.) - 195,3 (pp.) mt.
Larghezza: 20,6 mt.
Immersione: 6,8 mt.

Apparato motore: 12 caldaie
4 turbine
4 eliche
Potenza: 150.000 HP

Velocità: 35 nodi

Combustibile: 2.250 Tonn. di nafta

Autonomia: 4.160 miglia a 16 nodi

Protezione: Orizzontale: 50 mm.
Verticale: 60 mm.
Artiglierie: 100 mm.
Torrione: 100 mm.

Armamento: 8 pezzi da 203/50 mm.
16 pezzi da 100/47 mm
4 mitragliere da 40/39 mm.
4 mitragliere da 12,7 mm.
8 tubi lanciasiluri da 533 mm.
3 aeroplani

Equipaggio: 723

Costituiva una classe, di 2 unità, assieme alla gemella [Trieste](#).

Prima unità del tipo "*Washington*" costruita in Italia. Dal 1937 in poi l'armamento minore fu modificato: 8 da 37/54 sostituirono i 100/47 poppieri, 8 mitragliere da 13,2 rimpiazzarono le 4 mitragliere da 30/39 e le 4 da 12,7. Era una unità veloce ma poco protetta e di non eccessiva manovrabilità.

Fu affondato il 15 giugno 1942 per siluramento da parte del sommergibile britannico *Umbra*.

Zara
Incrociatore pesante

		
Profilo e pianta	Foto ufficiale	In entrata a La Spezia
		
Con l'equipaggio schierato per il saluto alla voce	Due suggestive immagini delle artiglierie dell'incrociatore	
		
All'ormeggio a Napoli poco prima dello scontro di Capo Matapan	Napoli 1938	Tiro con le artiglierie di prora durante lo scontro di Punta Stilo
		
Sotto attacco aereo a Punta Stilo	Taranto 1941	La Divisione Incrociatori: Zara, Pola, Gorizia e Fiume a Trieste

Cantiere: O.T.O. - La Spezia
 Impostazione: 1929
 Varo: 1930
 Completamento: 1931
 Perdita: 1941

Dislocamento: Normale: 13.580 Tonn.
 Pieno carico: 14.530 Tonn.

Dimensioni:	Lunghezza: 182,8 (f.t.) - 180 (pp.) mt. Larghezza: 20,6 mt. Immersione: 7,2 mt.
Apparato motore:	8 caldaie 2 turbine 2 eliche Potenza: 95.000 HP
Velocità:	33 nodi
Combustibile:	2.400 Tonn. di nafta
Autonomia:	5.361 miglia a 16 nodi
Protezione:	Orizzontale: 70 mm. Verticale: 150 mm. Artiglierie: 150 mm. Torrione: 150 mm.
Armamento:	8 pezzi da 203/53 mm. 16 pezzi da 100/47 mm. 6 mitragliere da 40/49 mm. 8 mitragliere da 13,2 mm. 2 aeroplani
Equipaggio:	841

Costituiva una classe, di 4 unità, assieme alle gemelle [Fiume](#), [Gorizia](#) e [Pola](#).

Le unità di questa classe ovviarono ai difetti delle unità appartenenti alla classe [Trento](#) ma al di là dei limiti imposti dalle convenzioni. Furono comunque denunciati come tipo "Washington" da 10.165 tonnellate, risultando tra i migliori incrociatori della loro epoca.

Dopo un'intensa attività in tempo di pace, iniziò la seconda guerra mondiale nell'ambito della 1a Divisione della 1a Squadra effettuando, in totale 9 missioni di guerra. Partecipò, tra l'altro, allo scontro di Punta Stilo e alla crociera nel Mediterraneo orientale di fine marzo 1941 che culminò con lo scontro di Gaudio ed il triste epilogo di Matapan che lo vide scoperto dai radar della Mediterranean Fleet inglese e affondato dal tiro di queste.

Bolzano
Incrociatore pesante

		
Profilo e pianta	Foto ufficiale	In navigazione
		
Ormeggiato a Venezia nel 1936	Torri binate poppiere da 203/53	In azione durante la battaglia di Capo Teulada

Cantiere: Ansaldo - Genova
 Impostazione: 1930
 Varo: 1932
 Completamento: 1933
 Perdita: 1944

Dislocamento: Normale: 13.243 Tonn.
 Pieno carico: 13.885 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 196,9 (f.t.) - 187,6 (pp.) mt.
 Larghezza: 20,6 mt.
 Immersione: 6,8 mt.

Apparato motore: 10 caldaie
 4 turbine
 4 eliche
 Potenza: 150.000 HP

Velocità: 35 nodi

Combustibile: 2.260 Tonn. di nafta

Autonomia: 4.432 miglia a 16 nodi

Protezione: Orizzontale: 50 mm.
 Verticale: 70 mm.
 Artiglierie: 80 mm.
 Torrione: 100 mm.

Armamento: 8 pezzi da 203/53 mm.
 16 pezzi da 100/47 mm
 4 mitragliere da 40/49 mm.
 8 mitragliere da 13,2 mm.
 8 tubi lanciasiluri da 533 mm.

3 aeroplani

Equipaggio: 725

Fu un ritorno alla concezione degli incrociatori classe [Trento](#) se pur con alcuni miglioramenti. Nel 1937 ebbe le stesse modifiche degli altri incrociatori pesanti.

Durante la seconda guerra mondiale partecipò a numerose scorte indirette di importanti convogli e partecipò ad alcune delle più importanti azioni navali tra le quali: Punta Stilo, Capo Teulada, Gaudio e Matapan e Mezzo Agosto. Il 13 agosto 1942, nei pressi di Panarea, fu silurato e gravemente danneggiato dal sommergibile britannico *Unbroken* evitando tuttavia l'affondamento. Fu rimorchiato a Napoli e successivamente a La Spezia per le riparazioni, dove fu sorpreso ancora ai lavori dall'armistizio dell'8 settembre 1943. Abbandonato, nel timore che i tedeschi l'affondassero per bloccare l'entrata del porto di La Spezia, il 22 giugno 1944 fu attaccato dai mezzi d'assalto italiani. Nell'aprile del 1945, quando gli alleati entrarono a La Spezia, fu ritrovato affondato e capovolto in rada. Recuperato fu subito avviato alla demolizione.