

&

*storie*

# Momenti di gloria

di **Stefano Aluisini**





**L**a Marina Militare Italiana aveva subito durante la seconda guerra mondiale perdite elevatissime in uomini, mezzi e materiali, spesso in battaglie disperate come quella di Matapan dove vennero affondati gli incrociatori pesanti *Zara* (varato nei Cantieri Ansaldo del Muggiano), *Fiume* e *Pola* con i cacciatorpediniere *Carducci* e *Alfieri*.

Per non mettere a rischio le poche navi rimaste reagisce così con le singole arditissime imprese di uomini specializzati delle forze subacquee. Come il pluridecorato comandante Mario Arillo, spezzino, che con il sommergibile *Ambra* porta i suoi “uomini gamma” sotto le chiglie delle navi nemiche all’interno della baia di Algeri. O come il sommergibile *Scirè*, varato alla Spezia dai Cantieri Odero-Terni-Orlando il 6 gennaio del 1938 il quale al comando del Principe Junio Valerio Borghese salpa dalla Spezia alle 5,15 del 21 ottobre 1940 per l’impresa di Gibilterra; a bordo tre coppie di incursori alcuni dei quali avranno un ruolo decisivo nella storia della Marina: Teseo Tesei (Capitano del Genio Navale) con Alcide Pedretti (Sergente Palombaro), Gino Birindelli (Tenente di Vascello) con Damos Paccagnini (Secondo Capo Palombaro) e Luigi Durand de la Penne (Tenente di Vascello) con Emilio Bianchi (Secondo Capo Palombaro). E quest’ultimo equipaggio colpirà ancora la flotta inglese sempre con lo *Scirè* nella notte del 18 dicembre 1941 all’interno della baia di Alessandria d’Egitto sino ad allora ritenuta inespugnabile.

Ma le drammatiche circostanze dell’armistizio segnano comunque il destino anche delle grandi unità ancora in forza alla Marina. La corazzata *Roma*, appena rientrata in servizio dopo essere stata danneggiata dagli aerei americani nel golfo della Spezia il 14 giugno del 1942 e pronta a partire per affrontare le navi alleate impegnate nello sbarco di Salerno, l’8 settembre 1943 riceve invece l’ordine di dirigersi verso Malta a di-

sposizione dell’Ammiraglio Cunningham. Il comandante Bergamini accetta riluttante e salpa dalla Spezia solo alle 3 del 9 settembre facendo intanto rotta verso l’isola della Maddalena.

Scortata da diversi incrociatori fra i quali il *Raimondo Montecuccoli* che apre la formazione con il *Regolo* e l’*Eugenio di Savoia*, la corazzata *Roma* si unisce al resto della flotta italiana proveniente da Genova, ma viene intercettata al largo della Sardegna in pieno giorno da aerei della Luftwaffe decollati da Istres che la colpiscono ripetutamente fra le 15.42 e le 15.50. La prima bomba tedesca colpisce il ponte a dritta, la seconda impatta a proravia del torrione e fa saltare in aria la nave che scompare in una vampata alta quattrocento metri uccidendo l’Ammiraglio Bergamini e 1.352 marinai, le prime vittime italiane per mano germanica dopo l’armistizio.

Le altre due grandi e moderne navi da battaglia da 43.000 tonnellate gemelle della *Roma*, la *Vittorio Veneto* e la *Italia* (ex *Littorio*) vengono invece internate ai Laghi Amari nel canale di Suez fino alla loro demolizione.

Nonostante la storia ci dica come l’8 settembre la Marina fu la forza armata che mantenne la maggiore integrità, e in parte ciò è vero, è altrettanto comprensibile come tali drammatiche circostanze non potessero non lasciare confusione, contrasti e segni profondi nelle coscienze dei suoi uomini, fedeli fino all’ultimo al giuramento prestato. Così non furono pochi i casi di disordini a bordo, che molti sostengono essere fra le cause



Aprile 1952, Pietro Aluisini alla Maddalena



della mancata reazione contraerea della *Roma* contro gli aerei tedeschi sui quali si aprirà il fuoco troppo tardi, peraltro successivamente rivolto anche verso gli aerei inglesi avvicinati al convoglio.

Altra drammatica conseguenza di quella tragica situazione di incertezza è la vicenda del Capitano di Corvetta Carlo Fecia di Cossato, già valoroso sommergibilista al comando del *Tazzoli* (soprannominato “il corsaro dell’Atlantico”), medaglia d’argento e croce di cavaliere di prima classe tedesca. L’ufficiale salpa l’8 settembre 1943 dalla Spezia con la torpediniera *Aliseo* e la gemella *Ardito* raggiungendo Bastia in serata; solo qui le navi italiane apprendono dell’armistizio e vengono attaccate dai tedeschi che hanno occupato il porto i quali danneggiano gravemente la *Ardito* rimasta intrappolata. Ma Fecia di Cossato inverte la rotta con la *Aliseo* affrontando le undici unità tedesche che avevano accerchiato la *Ardito* e nonostante un colpo ricevuto in sala macchine riesce ad affondarne o a metterne in fuga la maggior parte. Recuperata la *Ardito*, la *Aliseo* del Comandante Fecia di Cossato giunge il 12 settembre nel porto di Palermo controllato dagli alleati e poi si dirige a Malta. Qui l’ufficiale capisce che le nostre navi erano state disarmate e trasformate di fatto in un campo di concentramento; decide così di rientrare in Italia e a Taranto comunica il seguente ordine alla propria squadra: “Se venisse confermato l’ordine di consegna, dovunque vi troviate lanciate tutti i vostri siluri e sparate tutti i colpi che avete a bordo contro le navi che vi stanno attorno, per rammentare agli angloamericani che gli impegni vanno rispettati; se alla fine starete ancora a galla, autoaffondatevi”.

Il 22 giugno del 1944 l’ufficiale viene accusato di insubordinazione, sollevato dal comando della *Aliseo* e tratto agli arresti,

ma, avutane notizia, i suoi equipaggi si ammutinano ottenendo la liberazione del comandante che viene rilasciato a condizione di andare in licenza per tre mesi. Dopo aver rifiutato tutti gli incarichi offerti dagli alleati, la notte del 27 agosto 1944 Fecia di Cossato si suicida con un colpo di pistola alla tempia lasciando una lettera testamento alla madre nella quale scrive: “Da nove mesi ho molto pensato alla tristissima posizione morale in cui mi trovo, in seguito alla resa ignominiosa della Marina, a cui mi sono rassegnato solo perché ci è stata presentata come un ordine del Re che ci chiedeva di fare l’enorme sacrificio del nostro onore militare per poter rimanere il baluardo della Monarchia al momento della pace. Tu conosci cosa succede ora in Italia e capisci come siamo stati indegnamente traditi e ci troviamo ad aver commesso un gesto ignobile senza alcun risultato. Da questa constatazione me ne è venuta una profonda amarezza, un disgusto per chi ci circonda e, quello che più conta, un profondo disprezzo per me stesso. Da mesi, mamma, rimugino su questi fatti e non riesco a trovare una via d’uscita, uno scopo nella mia vita”.



Gruppo con sottufficiali

E anche dopo la fine della guerra il supplizio per la Marina Militare è ancora ben lungi dall’essere finito; nel dicembre del 1946 proprio le durissime condizioni di resa portano alle dimissioni per protesta del Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio Raffaele de Courten rifiutatosi di cedere all’Unione Sovietica, dove erano ancora trattenuti migliaia di prigionieri italiani, anche le corazzate da 28.000 tonnellate *Giulio Cesare* e *Cavour*. La *Cesare*, l’unica in buone condizioni, vedrà comunque issare suo malgrado a bordo la bandiera sovietica il 6 febbraio 1949 giungendo poi a Sebastopoli dove sarà ribattezzata Novorossijsk. Alcuni anni dopo però, alle 1.30 del 29 ottobre 1955



mentre la corazzata riequipaggiata dai russi era agli ormeggi, l'esplosione di una carica di 1.200 Kg di tritolo ne provoca l'affondamento con la morte di seicento marinai sovietici. Fin da allora, anche se non è mai stato dimostrato, il governo di Mosca accusò i servizi segreti inglesi di essersi serviti proprio di otto "uomini-rana" della Marina Militare italiana, gli unici a poter realizzare un'impresa del genere e i quali, per vendicare il disonore della cessione della corazzata *Cesare*, l'avevano raggiunta dieci anni dopo a bordo di un sommergibile britannico minandola sotto la chiglia.



*Portaerei Garibaldi*

La *Cavour*, invece, già ferita nella notte di Taranto del 1940 e poi colpita da un bombardamento alleato a Trieste nel 1945, rovesciatasi piantando l'alberatura e i pezzi delle torri nel fango del basso fondale e ormai irrecuperabile, non viene ritirata dai Russi; sarà demolita in pezzi entro il 1952 (dopo oltre cinquant'anni però il suo nome risorgerà nell'attuale ammiraglia della flotta italiana, la portaerei *Cavour* costruita nei cantieri di Riva Trigoso e del Muggiano della Spezia).

Oltre alle poche navi superstiti nell'immediato dopoguerra la Marina perde anche diversi ufficiali e sottufficiali esperti i quali rientrati dalla lunga prigionia all'estero preferiscono cercarsi un lavoro nella vita civile o inseguire i loro ideali altrove. Come Fiorenzo Caprotti della X Flottiglia MAS, recatosi in Israele con sei motoscafi MTM della Marina italiana che uti-

lizza per addestrare gli uomini della *Shayetet 13* i quali dopo sei mesi affonderanno a Gaza l'ammiraglia egiziana e un dragamine di scorta.

Questa era agli inizi degli anni Cinquanta la disperata situazione del morale e del materiale nella nostra Marina la quale non poteva che contare su poche unità leggere ed alcuni equipaggi di sopravvissuti oppressi dal peso della sconfitta. Ma le gloriose tradizioni della Marina in quei frangenti così drammatici fecero la differenza sostenendo Ufficiali e Sottufficiali superstiti che raccolsero attorno a loro le nuove leve le quali, seppur in penuria di mezzi, venivano formate superando il complesso della resa e la nostalgia delle navi perdute. Così nonostante il trattato di pace del 10 febbraio 1947 imponesse il divieto di costruire, acquistare o sostituire navi da guerra, sperimentare unità portaerei, naviglio subacqueo, motosiluranti e mezzi d'assalto, fin dal 1949 si raccolsero invece segretamente materiali speciali presso la Sezione Tecnica Autonoma di Napoli. Si ricostruirono poi prima gli uomini delle navi stesse, infondendo il medesimo spirito e la professionalità del passato nei giovani che vedevano nella Marina la più grande delle loro opportunità.

Questo ricorda di quei primi anni Cinquanta un giovanissimo di allora destinato prima alla Scuola Equipaggi della Marina Militare dell'isola della Maddalena e poi al forte del Varignano della Spezia. Nelle fotografie che lo ritraggono con i suoi compagni si possono ancora cogliere oggi i sentimenti, la forza di spirito e la volontà di ricostruzione che ci ha raccontato. L'apprendimento delle prime nozioni di marinaria con le vogate in scialuppa a torso nudo all'alba nelle rade deserte, i momenti di allegria in isole



*Uomini gamma e incursori*



Archivio Stefano Danese



sperdute dove non esisteva nulla se non l'acqua cristallina nella quale tuffarsi, la foto di gruppo a fine corso con gli istruttori sopravvissuti al conflitto i quali per una volta si mescolano ai loro allievi accennando impercettibilmente ad un abbraccio. Fino all'incontro con gli ufficiali superiori i quali li passano perfettamente schierati in rivista nelle loro impeccabili uniformi bianche, salutandoli come il migliore degli auspici. Spesso ritroviamo necessariamente come sfondo per la prima foto in divisa da inviare alle famiglie un'immagine dell'incrociatore *Montecucoli* della classe *Condottieri* scattata all'inizio della guerra; la nave era infatti sopravvissuta alle battaglie nel Mediterraneo e ai bombardieri americani che il 4 dicembre 1942 l'avevano centrata il giorno di Santa Barbara nel porto di Napoli uccidendo 44 marinai e costringendola a otto mesi di lavori. Era uno dei soli quattro incrociatori lasciati all'Italia sconfitta, ma nella nave che attraversa a tutta forza il fumo dei suoi cannoni quei giovani marinai negli anni Cinquanta vedevano riflessa una volontà di rivincita. Grazie ai lavori di ammodernamento presso l'Arsenale della Spezia che lo privano della torretta n. 2 e modificano la struttura della nave, destinata a ospitare

Archivio Stefano Danese



armi moderne e i nuovi sistemi radar, l'incrociatore *Montecucoli* dal 1954 assume definitivamente il ruolo di nave scuola principale. Dal 1° settembre 1956 al 1° marzo 1957 effettuerà la circumnavigazione del globo percorrendo oltre trentatremila miglia agli ordini del Capitano di Vascello Gino Birindelli, uno degli eroi di Gibilterra rientrato dopo anni di prigionia il quale assumerà il comando anche del ricostituito Comando Subacquei Incursori al forte di Varignano unificando i reparti speciali che avevano iniziato a operarvi. Infatti nel vecchio lazzeretto, originariamente fortezza genovese e poi napoleonica dove il primo settembre del 1862 venne anche accolto Garibaldi giuntovi ferito dall'Aspromonte, fin dagli anni '30 era ospitata la Regia Scuola dei Palombari mentre dal secondo conflitto mondiale vi operavano i reparti speciali della Marina.

Nel gennaio 1952 la loro riorganizzazione viene affidata al Tenente di Vascello Aldo Massarini, reduce della X Flottiglia MAS; nel giro di poco tempo il corpo di Commissariato della Spezia provvede a realizzare la prima tenuta da combattimento speciale mentre la struttura di Aulla competente in materia di



Archivio Stefano Danese

munizionamento progetta i primi artifici e zainetti esplosivi. Il 1° maggio 1953 le competenze di questi specialisti della Marina, il cui famoso basco verde mare diventa ufficiale, vengono quindi riunite nel Centro Arditi Incursori del Varignano al comando di Birindelli il quale nel 1957 incorporerà anche la famosa Sezione Tecnica Autonoma chiudendo il cerchio. Gli uomini di Massarini e Birindelli, ai quali si aggiungerà il Capo Palombaro Emilio Bianchi, uno dei

subacquei dell'impresa di Alessandria d'Egitto nel 1941, sono guardati con grande ammirazione dagli altri Marinai per i quali rappresentano un mito.

Così all'alba del 4 novembre 1954 i più giovani si svegliano trovandosi improvvisamente soli in un Varignano praticamente deserto. Tutti gli "Arditi Incursori" sono infatti partiti nella notte con i loro mezzi, senza il minimo rumore, inviati verso

Trieste dove è scoppiata la rivolta contro l'occupazione inglese e il governo militare alleato i quali dalla fine della guerra ne avevano spartito il controllo con la Jugoslavia. Eravamo nuovamente a un passo dal conflitto, con l'esercito italiano e quello jugoslavo che già dall'anno precedente si fronteggiavano minacciosamente al confine. Quel giorno i manifestanti triestini di ritorno da Redipuglia improvvisano una serie di proteste che sfociano in violenti scontri: la polizia controllata dagli inglesi spara sulla folla provocando diverse vittime e solo a seguito di questi gravissimi episodi la diplomazia arriverà dopo un anno al "memorandum" di Londra e almeno Trieste tornerà italiana.

Alla fine del 1955 l'Italia entra finalmente a far parte dell'ONU e questo, oltre all'appartenenza alla NATO e all'accresciuta importanza strategica dell'Italia nel clima di guerra fredda, consentirà alla nostra Marina non solo di recuperare ulteriormente il terreno perduto ma anche, a piccoli passi, di proiettarsi sullo scenario internazionale. Nel frattempo gli americani hanno ceduto alla Marina Militare italiana alcune loro vecchie navi fra le quali due cacciatorpediniere degli anni Quaranta con i quali, insieme a sei obsolete cannoniere, si cerca di irrobustire la scarsa ossatura della nostra flotta. Si deve attendere il 1958 perché venga impostato l'incrociatore lanciamissili *Andrea Doria* il quale prenderà il mare nel 1964 diventando la nave comando della I Divisione Navale della Spezia. È qui che



Archivio Stefano Danese



Archivio Stefano Danese



tre anni dopo riceverà per la prima volta l'appontaggio di un caccia a decollo verticale "Sea-Harrier" della Royal Navy con la quale ormai si era stata superata ogni rivalità. Nel 1969 verrà poi varato anche l'incrociatore portaelicotteri *Vittorio Veneto*, la nuova ammiraglia che insieme al *Doria* sarà protagonista dieci anni dopo di una delle pagine più belle della Marina Militare in tempo di pace e della seconda vera svolta della sua storia recente.

Ma la sofferenza all'interno della Marina è ancora tanta con stipendi inadeguati e condizioni di vita faticose nonostante il boom economico, motivo per il quale molti uomini faticosamente formati lasciavano sempre più spesso la divisa. Così proprio l'eroe di Gibilterra che negli anni '50 era al comando del *Montecuccoli* e del ricostituito Comando Subacquei Incursori del Varignano alla Spezia, quel Gino Birindelli divenuto successivamente Ammiraglio e Comandante in capo della Squadra Navale, nel febbraio del 1970 approfitta della visita di alcuni parlamentari al porto di Cagliari. Qui li accoglie con gli onori di rito ma poi li suddivide su varie unità navali ordinando ai Comandanti di farli accomodare nei locali macchine riportandoli a terra solo dopo quattro ore di navigazione con mare forza



Archivio Stefano Danese

3 nelle condizioni che potete immaginare. Alla conferenza stampa programmata i parlamentari si presentano furiosi per il trattamento ricevuto, ma il Comandante Birindelli spiega davanti ai giornalisti che quelle erano le condizioni nelle quali i suoi Marinai lavoravano per poche lire.

Il clamore della protesta porta alla pubblicazione del "Libro Bianco della Marina" e il 22 marzo 1975 all'approvazione

della "legge navale" che darà un determinante contributo alla cantieristica con la realizzazione di quattro nuove fregate lanciamissili classe *Lupo*, di due sommergibili classe *Nazario Sauro* e di otto aliscafi classe *Sparviero* oltre ad altre unità per una spesa di 735 miliardi delle vecchie lire di allora. Fra i nuovi sommergibili nel 1977 la Marina Militare conferirà il nome dell'eroico Comandante Carlo Fecia di Cossato all'unità più moderna, quella con la sigla S-519.

L'Italia conta così su una Marina in piena crescita quando nel 1979 il mondo assiste impotente alla repressione del Vietnam del Nord nei territori del sud e alla fuga disperata fuga di migliaia di civili i quali abbandonano via mare il paese cercando la salvezza nelle nazioni vicine che li rifiutano lasciandoli in balia delle acque. Una storia che trentacinque anni dopo



Archivio Stefano Danese



non ci saremmo certo aspettati di vedere nel Mediterraneo di casa nostra e che in termini di politica e strategia navale forse potrebbe insegnare molto ai “politici” di oggi. Comunque allora il governo guidato da Giulio Andreotti, seppur afflitto dagli “anni di piombo” e da non facili frangenti economici, decide a sorpresa di organizzare una missione umanitaria indipendente affidandola alla Marina Militare.

Così fra la diffidenza degli americani e lo sconcerto della NATO il 4 luglio 1979 parte dalla Spezia verso il Golfo del Siam l’VIII Gruppo Navale composto proprio dagli incrociatori *Vittorio Veneto* e *Andrea Doria* oltre alla nave rifornimento *Stromboli*, di fatto il meglio della nostra Marina; per comunicare con i “boat-people” vengono imbarcati come interpreti anche alcuni religiosi orientali proposti dal Vaticano. È la prima volta dopo la fine della guerra che la Marina Militare italiana esce in forze dal Mediterraneo con una propria squadra; dopo ventitrè giorni di navigazione le nostre navi incontrano le prime imbarcazioni di profughi ed effettuano una serie di difficilissimi salvataggi fra le onde dell’oceano alte diversi metri. Le condizioni dei fuggitivi sono disperate e non tutti sopravvivono; donne e bambini vengono raccolti e assistiti fino a riempire gli hangar degli elicotteri, i depositi delle munizioni, le cabine degli equipaggi, le infermerie e tutti i locali di bordo solo all’esaurimento dei quali l’VIII Gruppo Navale rientra in patria.

La squadra attracca il 20 agosto a Venezia con novecento profughi vietnamiti a bordo molti dei quali sceglieranno di restare per sempre nel nostro paese. La Marina era così tornata a solcare i mari più lontani sulle unità e con gli equipaggi che aveva saputo ricostituire dagli anni Cinquanta. Quel giovanis-



*Nave Cavour*

simo testimone di allora, ritratto sullo sfondo del vecchio incrociatore *Montecuccoli* o in una Maddalena con la *Vespucci* solitaria, un semplice Marinaio la cui vita aveva poi preso altre rotte ma il quale non aveva certo dimenticato quegli anni, un giorno di venticinque anni fa fermò bruscamente la macchina sulle alture della Spezia da dove volle che gli scattassi subito un’istantanea sulla rada.

Solo riguardandola oggi capisco come lo stesso uomo, lungo il molo che in gioventù trovava spesso deserto, aveva notato agli ormeggi quella grande unità che con i suoi compagni allora aspettava senza osare immaginarla, interamente progettata, costruita ed armata in Italia, quella *Garibaldi* poi passata alla storia come la prima portaerei italiana, simbolo perfetto della rivincita di quei Marinai senza navi del 1950.