
DALLE “LITTORIO” ALLE “IMPERO”

Navi da battaglia, studi e programmi navali in Italia nella seconda metà degli anni Trenta

AUGUSTO DE TORO

Su questa stessa rivista l'autore si propose di esplorare la genesi politico-diplomatica delle prime due navi da battaglia da 35 000 tons⁽¹⁾ costruite in Italia fra le due guerre mondiali, *Littorio* e *Vittorio Veneto*.⁽²⁾ Riprendendo quel filo, si

(1) A. de Toro, “Le origini politico-diplomatiche delle navi da battaglia *Littorio* e *Vittorio Veneto*”, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 1997, p. 67-151. L'autore approfitta dell'occasione per rettificare due errori presenti in quel saggio. Il primo riguarda il promemoria intitolato “L'impostazione di una moderna nave di linea considerata alla luce della situazione politica del 5 marzo 1934”, erroneamente imputato al Comitato Ammiragli, mentre fu sottoposto a questo dal sottosegretario di stato della Marina, amm. div. Domenico Cavagnari, affinché quel comitato si pronunciasse sull'opportunità o meno di dar corso alla costruzione di navi da battaglia di 35 000 tons (p. 100 ss.). Il secondo riguarda i programmati tempi di costruzione del *Littorio* e del *Vittorio Veneto*, per errore fatti coincidere con le annualità di bilancio a partire dal 1934-1935 fino al 1939-1940 (p. 107 sg.), mentre, in realtà, il *Vittorio Veneto* avrebbe dovuto essere consegnato nel febbraio 1939 e il *Littorio* due mesi dopo. I progressivi aggiornamenti, per lo più determinati da modifiche di progetto e dal prolungamento dei tempi di consegna delle corazze, portarono a un ritardo complessivo di 14 mesi per il primo e di oltre 12 mesi per il secondo. Cfr. E. Bagnasco, A. de Toro, *Le navi da battaglia classe “Littorio” 1937-1948*, Parma, Albertelli, 2010, p. 22.

(2) Le caratteristiche delle navi riportate, da qui in poi, si riferiscono, salva diversa indicazione, ai dati nominali dell'epoca e non a quelli effettivi. In particolare, i dislocamenti indicati sono quelli standard, così come definiti nel trattato di Washington del 1922 (dislocamento della nave completamente allestita ed equipaggiata con tutte le dotazioni del tempo di guerra, ma priva di combustibile e di acqua di riserva per le caldaie) ed espressi in tonnellate inglesi – [*long tons* – pari a 1016 kg. Inoltre, i programmi navali delle varie potenze si riferiscono, fatte salve diverse indicazioni, al solo naviglio soggetto a limitazioni da accordi internazionali, il cosiddetto naviglio limitabile, e dal secondo trattato di Londra in poi al naviglio classificato “principale”.

propone ora di sondare le origini delle successive due "35 000" italiane, gemelle delle precedenti, *Impero* e *Roma*, con l'intermezzo del radicale ammodernamento delle due più piccole classe "Duilio", nel più generale intento di definire il posto occupato da questo tipo di navi nella politica navale italiana nella seconda metà degli anni '30.

La conferenza di Londra del 1935-1936 e la fine del disarmo navale⁽³⁾

Il trattato di Londra del 1930 prevedeva che un anno prima della scadenza del trattato di Washington del 1922 (31 dicembre 1936) le potenze firmatarie si riunissero in una nuova conferenza per concludere un nuovo accordo sulla limitazione degli armamenti navali. Ma fra il 1935 e il 1936 la situazione internazionale si era inasprita tanto da compromettere i delicati assetti fin lì costruiti. Nel novembre 1934 la conferenza generale del disarmo, dopo mesi di sterili discussioni, era stata indefinitamente aggiornata, ma il mancato accoglimento della richiesta tedesca di soppressione delle disposizioni militari imposte dal trattato Versailles e di riconoscimento della parità di diritti con le altre potenze portarono al ritiro della Germania – ove il 30 gennaio 1933 Hitler e il partito nazionalsocialista avevano assunto il potere – dalla conferenza, prima, dalla Società delle Nazioni, poi, e, infine, il 16 marzo 1935, alla denuncia unilaterale delle clausole militari di Versailles. Nel campo navale, non essendo la Germania firmataria del trattato di Washington, il governo britannico si affrettò, con disappunto dei governi di Roma (ma non della Regia Marina) e Parigi, a sottoscrivere, il 18 giugno 1935, un patto con Berlino, che stabiliva un rapporto quantitativo del 35% del tonnellaggio globale e di ogni singola categoria di naviglio della flotta tedesca rispetto a quella britannica, salvo che per i sommergibili, ove il rapporto fu del 45%, elevabile al 100% in caso di necessità. A sua volta il Giappone, convintosi nelle conversazioni preliminari della conferenza di non poter ottenere la parità con le potenze anglosassoni, denunciò il 29 dicembre 1934 il trattato di Washington, imitato il 2 gennaio 1935 dalla Francia, ugualmente convinta che le proporzioni quantitative fissate

(3) Per questo paragrafo ci si è avvalsi di G. Bernardi, *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Roma, USMM, 1975, nonché, per il periodo compreso fra la seconda conferenza navale di Londra del 1935-1936 e del relativo trattato del 25 marzo 1936 e lo scoppio della guerra in Europa (settembre 1939), di G. Raineri Biscia, *Recenti sviluppi degli armamenti navali internazionali*, Milano, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, 1939.

a Washington non risposdessero al suo rango e alle sue esigenze di difesa sul mare.

La seconda conferenza di Londra si aprì il 9 dicembre 1935 e vi intervenne anche l'Italia, nonostante qualche titubanza a causa delle tensioni con la Gran Bretagna per l'impresa di Etiopia, la concentrazione in Mediterraneo della Home Fleet e l'adozione di un regime di sanzioni da parte della Società delle Nazioni. A gennaio la conferenza fu abbandonata dal Giappone, che vide respinte le sue proposte di un "limite superiore comune" e di "abolizione delle navi offensive" (corazzate, portaerei e incrociatori pesanti). La conferenza si concluse il 25 marzo 1936 con un trattato sottoscritto solo fra Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia, in quanto Roma preferì non aderirvi per l'aggravarsi della crisi con le potenze societarie derivante dal conflitto etiopico. Ma, per la prima volta, Roma e Parigi avevano partecipato a una conferenza o a un negoziato navale in buona identità di vedute grazie al miglior clima politico e al comune intendimento di chiudere la *querelle* sulla parità navale. Ciò favorì l'abolizione della *ratio* convenuta nel 1922 a Washington e della conseguente gerarchia fra le potenze navali, e ciascuna divenne, pertanto, libera di realizzare la flotta che reputava più conveniente ai propri bisogni. Il trattato fissò, pertanto, solo clausole qualitative, che per le navi da battaglia mantennero il dislocamento massimo a 35 000 tons, ma riducevano da 406 a 356 mm il calibro dell'armamento principale. L'età minima fu portata da 20 a 26 anni; soglie inferiori di età furono introdotte in altre categorie di naviglio. Il trattato stabilì, inoltre, complesse procedure per il preavviso e le comunicazioni reciproche sui programmi navali, riguardanti non solo il naviglio limitabile o, meglio, principale, ma anche le altre categorie precedentemente non incluse. Il trattato sarebbe rimasto in vigore fino al 31 dicembre 1942 e prevedeva consultazioni intermedie nel 1940.

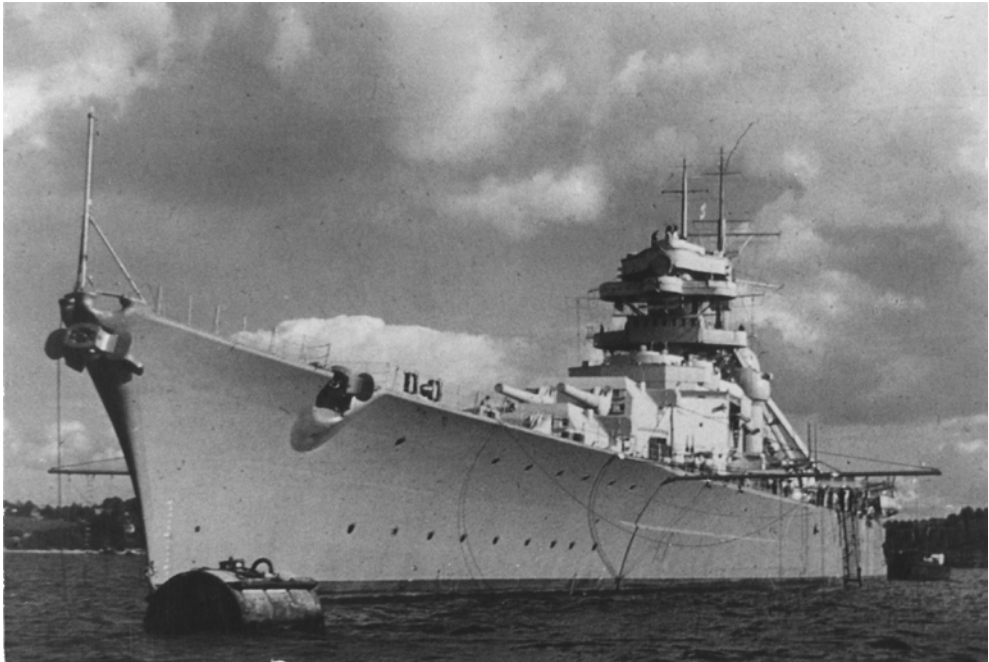
Durante le discussioni tutte le potenze, tranne gli Stati Uniti, dichiararono il proprio favore a una riduzione del dislocamento e del calibro delle navi da battaglia. In particolare, le delegazioni italiana e francese proposero all'unisono la riduzione del primo a 27 000 tons e del secondo a 305 mm. Prevalse, infine, la rigidità statunitense e fu, anzi, introdotta la clausola per cui il calibro massimo sarebbe stato riportato a 406 mm, se Giappone e Italia non si fossero impegnati entro il 1° aprile 1937 ad accettare il 356. Altre clausole di salvaguardia riguardavano l'astensione dagli obblighi del trattato in caso di guerra e in caso di autorizzazione, costruzione o acquisto di unità non conformi al trattato da parte di potenze non firmatarie.

Poiché il valore del trattato dipendeva dall'adesione delle altre potenze navali, il governo britannico intavolò una serie di trattative bilaterali. Il 9

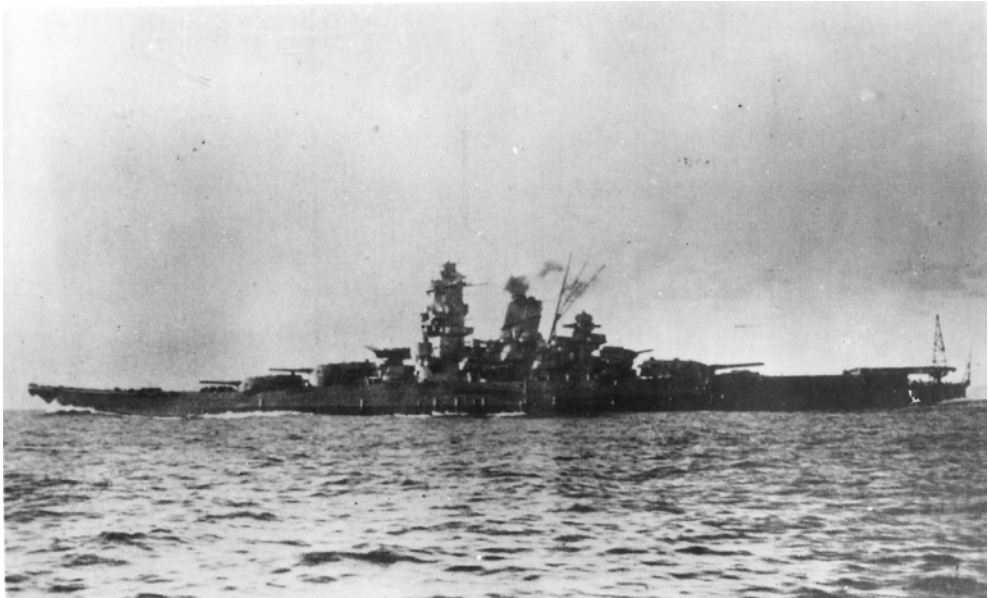
gennaio 1937 Roma assicurò di buon grado che sulle navi a venire non avrebbe installato cannoni di calibro superiore al 356, a condizione che tutte le altre potenze facessero altrettanto. Il governo e la Marina italiana avevano, infatti, l'interesse per ragioni tecniche, economiche e infrastrutturali che non venissero superati questi limiti; ma la negativa risposta del Giappone il 27 marzo attivò la clausola di salvaguardia, per cui automaticamente il calibro massimo risalì a 406 mm. Il 17 luglio 1937, oltre ad alcune potenze minori, Germania e Unione Sovietica, le quali non avevano preso parte alla seconda conferenza navale di Londra, aderirono mediante accordi bilaterali con Londra ai limiti qualitativi fissati nel trattato, con la sola riserva da parte di Mosca di rispondere, previo preavviso, a eventuali costruzioni giapponesi di dislocamento superiori ai limiti fissati con l'impegno di utilizzarle esclusivamente in Estremo Oriente; i due accordi bilaterali entrarono in vigore il 4 novembre successivo. Anche Roma con i patti di Pasqua del 16 aprile 1938, che avrebbero dovuto regolare tutte le questioni pendenti fra l'Italia e l'Impero britannico, s'impegnò ad aderire al trattato di Londra, non appena detti patti fossero entrati in vigore, cosa che accadrà il 2 dicembre 1938.

Fu tuttavia evidente come le intese bilaterali promosse da Londra dipendessero non solo dal clima politico generale, ma, nello specifico, anche dall'attitudine del Giappone in fatto di nuove costruzioni navali. Sotto questo profilo durante il 1937 e agli inizi del 1938 la situazione si appesantì per il sentore di costruzioni di grandi corazzate da parte di Tokyo (si sarebbe trattato della *Yamato* e, nel 1938, della gemella *Musashi* di 64 000 tons con cannoni da 460 mm, delle quali però all'estero, per la segretezza che le circondava, non si aveva precisa contezza, in particolare con riguardo al calibro dell'armamento principale) e per il rifiuto di svelarne le caratteristiche tecniche. In presenza di questo nuovo fatto, Londra, Washington e Parigi decisero, dopo consultazioni, di ricorrere all'altra clausola di salvaguardia contenuta nel trattato, e il 30 giugno 1938 si accordarono per elevare il dislocamento massimo delle navi da battaglia a 45 000 tons, lasciando il calibro a 406 mm. Contestualmente, però, Londra e Parigi dichiararono che si sarebbero astenute dal costruire navi di dislocamento superiore, rispettivamente a 40 000 e 35 000 tons, se le altre potenze europee avessero fatto altrettanto. Siccome i destinatari delle dichiarazioni erano Roma e Berlino, le due potenze dell'Asse – instauratosi nel novembre del 1936, dopo un mutamento di scenario internazionale (andata al potere in Francia di un fronte popolare marcatamente antifascista, scoppio della guerra civile spagnola), che aveva portato a un avvicinamento italo-tedesco – avviarono fra loro una consultazione per fornire una risposta comune. Ne emerse la contrarietà da parte italiana a elevare il dislocamento a oltre 40 000 tons per

ragioni di carattere economico, di opportunità militare e infrastrutturale, e la preferenza tedesca per le 45 000 tons. Comunque, il 17 gennaio e il 14 febbraio 1939 le due potenze comunicarono a Londra l'accettazione della proposta britannica, ma per Berlino – che, frattanto, aveva messo a punto, ma non reso ancora noto, il piano Z in funzione antibritannica, comprendente la costruzione di navi da battaglia da 52 600 tons – l'accettazione sarebbe stata limitata al solo 1939. Nel frattempo, il 2 dicembre 1938, erano entrati in vigore i cosiddetti patti di Pasqua fra Italia e Gran Bretagna, che segnarono un momentaneo rasserenamento del clima fra le due potenze dopo la crisi etiopica e spagnola. Tutto questo cadeva, però, in un periodo di accresciuta tensione in Europa e in Estremo Oriente, e le intese raggiunte nel biennio non potevano



La nave da battaglia tedesca *Bismarck* a Kiel nel settembre 1940, già in servizio ma non ancora completamente allestita (mancano, fra l'altro, le tre torrette radiotelemetriche). Diversamente dalla Regia Marina, la Kriegsmarine non era contraria al limite di 45 000 tons, avendo già messo a punto nel dicembre del 1938 il piano Z, che prevedeva la costruzione di ben sei corazzate da 52 600 tons di dislocamento standard. Nel gennaio 1939 non si giunse così a un'intesa per una risposta comune fra le due Marine se non limitatamente a quell'anno. (Coll. A. de Toro)



La nave da battaglia giapponese *Yamato*, alle prove verso la fine del 1941. Le ricorrenti voci tra la fine del 1937 e il 1938 della costruzione in Giappone di corazzate di caratteristiche ben superiori a quelle concordate fra le tre potenze occidentali nel secondo trattato di Londra, e il silenzio di quel governo circa le proprie effettive intenzioni, indussero le stesse ad avvalersi delle clausole di salvaguardia, elevando il calibro massimo dell'armamento principale a 406 mm e il dislocamento a 45 000 tons. (Coll. F. Petronio)

mascherare il riarmo navale che dal 1936 in poi tutte le potenze avevano avviato. Infatti, il 27 aprile 1939, la Germania denunciò gli accordi navali con la Gran Bretagna del 1935 e del 1937, assumendo piena libertà d'azione e, infine, nel settembre e ottobre 1939, con lo scoppio della guerra in Europa, Gran Bretagna e Francia dichiararono sospeso il trattato di Londra e i connessi accordi bilaterali, imitate da Stati Uniti e Italia.

Sanzioni e restrizioni

La crisi mediterranea del 1935-1936 e l'applicazione di sanzioni all'Italia da parte della Società delle Nazioni non fu priva di conseguenze sulla politica navale italiana, da un punto di vista politico e militare, perché, ormai, la Gran Bretagna rientrava nel novero delle potenziali nemiche dell'Italia e, da un punto

di vista finanziario, perché le restrizioni introdotte per contromisura dal governo italiano incisero non poco sui programmi e sulle costruzioni navali.

Nella riunione dei vertici militari italiani, che si tenne il 13 agosto 1935 presso il capo di stato maggiore generale, maresciallo Pietro Badoglio, per esaminare le misure volte a fronteggiare la situazione di estrema tensione con la Gran Bretagna, Cavagnari – che pure a differenza di altri capi militari, come lo stesso Badoglio, sin dal gennaio 1935 si era dichiarato favorevole all'impresa d'Abissinia⁽⁴⁾ – non fece mistero dell'assoluta inferiorità della Marina italiana nei confronti di quella britannica, la quale, unitamente alla deficienza dell'arma aeronautica, avrebbe reso un conflitto col Regno Unito drammatico, ma attribuì questa inferiorità alla totale mancanza da parte italiana di valide navi da battaglia, essendo le uniche due in servizio, il *Duilio* e l'*Andrea Doria*, di nessun valore bellico. Se, invece, il nuovo complesso di moderne corazzate, formato dai due "Littorio" e dai due "Conte di Cavour" ricostruiti, fosse già stato disponibile, il quadro sarebbe stato diverso, "anche dal solo punto di vista del rischio inglese".⁽⁵⁾ In questa presa di posizione, in sé ottimistica, è dato intravedere il

(4) V. promemoria del sottosegretario di stato e capo di stato maggiore della Marina, amm. sq. Domenico Cavagnari, al capo del governo, Benito Mussolini, "La questione italo-abissina", 15.01.1935, in E. Pellegrini, *Le implicazioni navali della conquista dell'Impero (1935-1941)*, Roma, USMM, 2003, all. 1, p. 173-178.

(5) Processo verbale della riunione del 13 agosto 1935-XIII [presso il capo di stato maggiore generale, maresciallo Pietro Badoglio], "Misure da adottare per fronteggiare una situazione di estrema tensione con l'Inghilterra", AUSSMA, *Verbali riunioni Comando Supremo*. È sintomatico che, meno di un anno prima, Cavagnari sia rimasto freddo e diffidente verso l'avvicinamento italo-francese che faceva seguito alla crisi austriaca e apriva all'ipotesi di guerra di coalizione contro la Germania. Un tale atteggiamento, già percepibile il 3 settembre 1934 nella prima delle riunioni dei capi di stato maggiore delle tre Armi con Badoglio, dedicata a una tale eventualità, fu reso esplicito in un promemoria a Badoglio il 27 novembre 1934, dopo che il 17 precedente era stata nuovamente esaminata l'ipotesi anzidetta ed emanate le relative direttive. Nel documento Cavagnari, in antitesi con gli indirizzi assunti da Mussolini e da Badoglio, pose l'accento sulla preminente importanza del Mediterraneo e delle frontiere marittime italiane rispetto alla frontiera alpina e sulle politiche di isolamento e accerchiamento dell'Italia praticate sino ad allora da Francia e Gran Bretagna, quasi a individuare nelle due potenze occidentali anziché nella Germania il nemico principale. Cavagnari non stava compiendo una scelta di campo, ma era solo preoccupato che la concentrazione delle attenzioni sulla frontiera settentrionale portasse a trascurare le necessità marittime in Mediterraneo, in particolare in Adriatico, e di conseguenza il ruolo della Marina. Vedi A. Biagini, A. Gionfrida, (a cura di) *Lo Stato Maggiore Generale tra le due guerre (Verbali delle riunioni presiedute da Badoglio dal 1927 al 1937)*, Roma, USSME, 1997, doc. n. 33: "Seduta 3 settembre 1934, p. 312-323 e doc. n. 34 bis: "Seduta del 17 settembre 1934", p. 325-326 nonché Cavagnari a Badoglio, "Politica

nucleo del pensiero di Cavagnari circa la funzione delle navi da battaglia e, cioè, la capacità dissuasiva che sarebbero state in grado di esercitare nei confronti dell'effettivo potenziale nemico. Come gli eventi successivi posero in risalto, la stessa tensione con la Gran Bretagna, fintanto che fosse stata governabile e non sfociasse in un conflitto, non giungeva completamente sgradita, perché poteva essere sfruttata per ottenere il potenziamento della flotta e, in particolare, della squadra da battaglia.

Questo ordine di pensiero affiorò in pienezza nell'ottobre 1935, con l'inizio della campagna d'Abissinia, allorché Mussolini, in conseguenza delle sanzioni adottate contro l'Italia, emanò direttive assai stringenti in materia di importazioni anche con riguardo alle forniture militari, affinché non si desse corso a richieste di importazioni di macchinari, beni strumentali e prodotti finiti e si limitasse al minimo quello di materie prime, anche a costo di ottenere prodotti di qualità inferiore alle prescrizioni dei relativi capitolati.⁽⁶⁾ Va subito detto che, almeno sulle prime, queste misure non gravarono molto sulle

militare nel Mediterraneo", 27.11.1934, AUSMM, R.B., b. 1727, Questioni di politica navale, f. Situazione politico-navale dell'Italia nel Mediterraneo. Analogo distaccato atteggiamento Cavagnari ebbe nei confronti dell'accordo navale anglo-tedesco del 18 giugno 1935. Mentre il capo di stato maggiore generale della Marine Nationale, v. amm. Georges Durand-Viel lo considerò una violazione tanto del trattato di pace di Versailles del 1919, quanto del trattato di Washington del 1922, al punto da considerarlo causa di decadenza di quest'ultimo, il collega italiano non fu per nulla preoccupato, dal momento che, se il 35% della flotta britannica dell'epoca, per di più ripartito per categoria di naviglio, avrebbe corrisposto a 420 000 tons, ciò avrebbe grossomodo corrisposto al tonnellaggio della flotta italiana, una volta che fossero entrate in servizio le unità in costruzione; la qual cosa avrebbe assicurato la parità fra la Marina italiana e la Marina tedesca, salvaguardando il principio italiano dell'eguaglianza con la Marina della potenza continentale più forte. Cfr. il rapporto dell'addetto navale italiano a Parigi, c.v. Angelo Parona, a Cavagnari, 22.06.1935 e promemoria di Cavagnari a Mussolini, entrambi in AUSMM, R.B., b. 3188, Riarmo Germania, f. 3, Conversazioni navali anglo-tedesche a Londra. Più in generale, sulle reazioni di Roma e Parigi a quel patto si rinvia a P. Brundu Olla, *Le origini diplomatiche dell'accordo navale anglo-tedesco del giugno 1935*, Milano, Giuffrè, p. 50 ss. e 60 ss.; in appendice sono, inoltre, riportati entrambi i documenti citati. È evidente che, agli occhi di Cavagnari, il potenziamento della Marina tedesca avrebbe migliorato in Mediterraneo la relatività della Regia Marina rispetto alla rivale francese, mentre non sarebbe stato di per sé una minaccia, mancando un'effettiva contrapposizione sul mare fra Italia e Germania.

(6) Mussolini ai Sottosegretari di stato della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica e al Commissario generale per le fabbricazioni di guerra (Cogefag), gen. Alfredo Dallolio, 19.10.1935, AUSMM, R.B., b. 2684, Ministero della Marina. Gabinetto. Archivio segreto, f. Sanzioni.

costruzioni navali, in quanto non vi era difficoltà a rinunciare alle importazioni di macchinari e apparecchiature e, per quanto riguardava i prodotti finiti o semilavorati, le importazioni erano contenute a livelli modesti.⁽⁷⁾ Maggiori difficoltà vi erano per le materie prime, ma per il momento le scorte risultavano sufficienti a soddisfare quasi tutte le esigenze del naviglio in costruzione, inclusi, almeno in parte, i "Littorio". Nonostante che la situazione per la Marina non fosse ancora preoccupante, Cavagnari intervenne verso il generale Alfredo Dallolio, commissario generale per le fabbricazioni di guerra (Cogefag) e, il 24 ottobre, con un promemoria a Mussolini, per ottenere l'applicazione meno rigida possibile delle limitazioni alle importazioni che la riguardavano. Ma quelle che più interessano sono le motivazioni addotte dal sottosegretario di stato alla Marina. Nel promemoria al capo del governo, dai toni marcatamente antibritannici, ribadì con maggiore ampiezza di argomenti il concetto già espresso nel vertice con Badoglio e gli altri capi militari e, cioè, che la debolezza dell'Italia nei confronti della Gran Bretagna risiedeva nella mancanza di grandi navi da battaglia e che il possesso di quattro moderne corazzate operative avrebbe reso meno arroganti i britannici e più inclini i francesi a collaborare. Più in generale, a giudizio di Cavagnari, era indispensabile che l'Italia, il cui sviluppo era realizzabile solo oltremare e che ora veniva osteggiata dalla maggiore delle potenze marittime, precedentemente amica, potesse disporre di una forza navale armonica, basata su grandi corazzate, in quanto uniche navi dotate di alto valore offensivo e difensivo. Solo una tale forza avrebbe potuto assicurare il rispetto dei diritti e delle aspirazioni italiane, qualunque fosse l'oscillazione fra rivalità e amicizia con le altre potenze. Lo scopo del passo di Cavagnari era duplice: garantire un accrescimento e sviluppo armonico delle forze navali con specifico riguardo alle navi da battaglia e, nell'immediato, evitare rallentamenti di sorta nelle costruzioni in corso, specie con riferimento a queste ultime.⁽⁸⁾ E anche a venire, come il 4 maggio 1937 alla Camera dei deputati, egli rivendicò il ruolo reso dalla flotta in potenza in occasione della crisi mediterranea del 1935-1936 e la necessità di possedere una grande e potente Marina per i nuovi e più vasti compiti che discendevano dalla conquista di un impero oltremare, facendo anche qui leva sulle recenti dichiarazioni di Mussolini sulla necessità che il popolo italiano si formasse una mentalità insulare, sull'importanza dei problemi

(7) "Riassunto aggiornato delle questioni circa importazioni dall'estero in relazione all'applicazione delle sanzioni", s.d. [ma novembre 1935, n.d.a.], *ibid.*

(8) Promemoria di Cavagnari per Mussolini, "Considerazioni circa la necessità di aumentare la flotta", 24.10.1935, *ibid.*

della difesa navale della nazione e sul carattere vitale che lo spazio mediterraneo assumeva per l'Italia, in contrappunto alla via di comunicazione che costituiva per l'Impero britannico.⁽⁹⁾

La ricostruzione dei "Duilio" e l'impostazione di un grande programma navale (1935-1937)

I passi di Cavagnari non rimasero lettera morta. Alla luce dei brillanti esiti che si profilavano con la ricostruzione dei due "Cavour", nella metà di novembre del 1935 l'Ufficio piani di operazioni dello stato maggiore della Marina prese in esame anche il radicale rimodernamento dei due "Duilio". Lo scopo era di armonizzarne le caratteristiche ai precedenti due, in maniera da costituire una divisione di quattro unità omogenee. Diversamente, i due "Duilio", di valore bellico quasi nullo, si sarebbero trovati nell'impossibilità di operare con i gruppi "Cavour" e "Littorio" per difformità di armamento, velocità e protezione.⁽¹⁰⁾

La cosa andò avanti e, a partire dal febbraio del 1936, il Comitato progetto navi, in concorso con i Cantieri del Tirreno (C.D.T.) e i Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.), iniziò a occuparsi della trasformazione dei due "Duilio", prendendo a modello quella dei "Cavour", ma migliorandola alla luce delle esperienze acquisite dai "Littorio" in costruzione. Le maggiori novità avrebbero riguardato l'armamento antisilurante (cannoni da 135 anziché da 120 mm) e antiaereo (cannoni da 90 anziché da 100 mm), la parte prodiera dello scafo, che sarebbe stata integralmente rifatta e non sovrapposta, e l'eliminazione delle catapulte a centronave, in origine installate sui "Cavour", per decongestionare questa zona di nave e ampliare il campo di tiro

(9) Intervento di Cavagnari alla Camera dei deputati in sede di "Discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI", tornata del 4 maggio 1937, *Rivista Marittima*, supp. al n. di luglio-agosto 1937, p. 91-96. Le dichiarazioni di Mussolini, a cui si richiamò Cavagnari, sono, invece, quelle rese nel discorso pronunciato a Milano il 1° novembre 1936, divenuto celebre per aver dato origine all'Asse Roma-Berlino. B. Mussolini, "Discorso di Milano", in E.-D. Susmel, *Opera Omnia di Benito Mussolini*, Firenze-Roma, La Fenice, 1990, vol. XXVIII, *Dalla proclamazione dell'Impero al viaggio in Germania (10 maggio 1936-30 settembre 1937)*, p. 67-72.

(10) Promemoria dell'Ufficio piani di operazioni dello Stato Maggiore della Marina, "Rimodernamento DORIA e DUILIO", 16.11.1935, AUSMM, R.B., b. 1727, cit., f. P.N. [Programmi navali].

dell'armamento antiaereo.⁽¹¹⁾ Il radicale ammodernamento dei “Duilio” fu, infine, deciso il 23 febbraio 1937, e le due unità entrarono a far parte del programma 1937-1938, e furono le uniche “nuove” costruzioni in esso inserite.

La decisione lascia oggettivamente perplessi. Essa trasse origine dalla svolta impressa da Cavagnari nel 1934 a favore del potenziamento della squadra da battaglia, dalla possibilità di disporre di altre due corazzate a costi contenuti e dalla constatazione che la quasi totalità delle navi da battaglia possedute dalle altre potenze era di vecchio tipo e che, quindi, valesse la pena modernizzare materiale antiquato, dal momento che le vecchie corazzate delle altre potenze avrebbero formato per molti anni ancora, al di là degli esiti della conferenza di Londra, il grosso delle squadre da battaglia.⁽¹²⁾

Non tenne, invece, conto che dopo la seconda conferenza navale di Londra stava ripartendo il riarmo navale e che le nuove costruzioni avrebbero inesorabilmente svalutato i tipi “Cavour” e “Duilio” ricostruiti, come divenne evidente alle prime esperienze di guerra; che in un frangente di difficoltà finanziaria per l'Italia, specie con riguardo alle importazioni di materie prime, le forniture per queste due corazzate avrebbero interferito negativamente con quelle dei ben più importanti “Littorio”; che si sarebbe realizzato un intasamento nell'industria siderurgica nelle lavorazioni dell'acciaio per le corazze; che, infine, gli oneri per ricostruire queste unità sarebbero stati quasi pari a quelli della realizzazione di un “Littorio”.

Quest'ultimo aspetto è quello che lascia più interdetti: il costo di ricostruzione del *Giulio Cesare* fu di 160 499 000 e quello del *Conte di Cavour* di 161 499 000 Lit. Ma la ricostruzione del *Duilio* costò 302 572 000, e del *Doria* 302 969 000 Lit,⁽¹³⁾ complessivamente non molto inferiori ai circa 800 milioni

(11) Cfr. Cavagnari al presidente del Comitato progetti navi, gen. isp. GN Umberto Pugliese, “Trasformazione delle RR.NN. DUILIO e DORIA”, 01.03.1937, AUSMM, R.B., b. 2729, f. Rimodernamento delle RR.NN. Duilio e Doria.

(12) Cfr. “Promemoria dell'Ufficio piani ...”, cit.

(13) Questi importi sono ripresi da G. Colliva, “La Marina fa la spesa”, *Rivista Marittima*, novembre 2002, p. 93-118. Detti costi includono lo scafo, l'apparato motore, le apparecchiature per la direzione del tiro e accessori; non sono, invece, comprese altre voci di costo minori. Secondo l'autore coprono l'80-90% del costo complessivo di ciascuna unità. Il costo totale per tutte le quattro unità ricostruite sarebbe oscillato fra 1 030 599 e 1 159 424 Lit, valori molto vicini ai 1 200 000 Lit calcolati da un altro autore, secondo il quale, però, andrebbe aggiunto uno stanziamento straordinario di altri 300 milioni Lit. V. C. De Risio, “Le tre guerre del Mediterraneo”, *Nuova Storia Contemporanea*, maggio-giugno 2010, p. 115-122.



La corazzata *Andrea Doria* in uscita dalla Spezia nell'estate 1923. All'epoca della crisi mediterranea nel 1935-1936 costituiva con la gemella *Duilio* il solo modestissimo nucleo corazzato della Marina italiana. Questa debolezza fu rimarcata dal sottosegretario di stato e capo di stato maggiore della Marina, amm. sq. Domenico Cavagnari, per sottolineare l'importanza di una forte squadra da battaglia per la difesa delle posizioni e degli interessi nazionali anche nel contesto di contese politiche. (Coll. F. Bargoni)

di un "Littorio".⁽¹⁴⁾ Le risorse e le energie destinate al rifacimento di due corazzate, presto rivelatesi di seconda linea, e senza considerare il rottame che si sarebbe potuto ricavare dalla loro demolizione in epoca di ristrettezze, sarebbero state meglio destinate alla costruzione di altro naviglio o all'accelerazione del completamento delle corazzate maggiori, così che nel 1942 l'Italia avrebbe potuto facilmente disporre di quattro di queste grandi e moderne navi da battaglia.

(14) Cfr. C. De Risio, cit., secondo il quale il costo di un "Littorio" sarebbe ammontato a 782 767 116 Lit, ma che con non precisate modifiche e miglioramenti finali avrebbe sfiorato il miliardo.



L'*Andrea Doria* durante le prove a Pola nell'ottobre 1940, radicalmente ammodernata, poco prima di unirsi alla flotta a Taranto. La ricostruzione delle due "Duilio", decisa nel 1937, fu una delle scelte più discutibili assunte dalla Marina italiana in fatto di costruzioni navali, essendo state decise nella fase in cui tutte le grandi potenze stavano dando corso alla costruzione di grandi navi da battaglia di caratteristiche di gran lunga superiori. (Foto: Museo Storico Navale di Venezia)

In buona sostanza, se il radicale ammodernamento dei due "Cavour" poteva avere un senso, perché cadeva in un periodo in cui erano ancora incerte le sorti del disarmo e delle grandi navi, nel 1937, quando venne decisa la ricostruzione dei "Duilio", lo scenario politico, militare e tecnico era radicalmente mutato e non depondeva più in favore di operazioni di questo tipo. Oltretutto, se si esclude un piccolo gruppo di unità francesi e statunitensi, tutte le altre vecchie corazzate erano in partenza di molto superiori alle corrispondenti italiane, perché assai più grandi, armate e protette e più suscettibili di utile rimodernamento. Quello che, soprattutto, stupisce è la mancanza all'interno della Regia Marina di una voce contraria, che invece si era fatta sentire riguardo alla coeva ipotesi di costruzione di corazzate da 26 500 tons, a cui conviene ugualmente accennare, per le conclusioni cui giunsero gli organi tecnici della Marina.



21-22 marzo 1937. Mussolini al rientro da un viaggio in Libia assiste dall'incrociatore pesante *Pola* alle manovre della I e II Squadra. Con lui il sottosegretario di stato e capo di stato maggiore della Marina, amm. sq. Domenico Cavagnari. Se si fa eccezione per l'aviazione navale e per la nave portaerei, dal 1934 il Duce assecondò i programmi navali di Cavagnari, incentrati sulle navi da battaglia, anche in un quadro di ristrettezze finanziarie, almeno fino al 1938-1939. (Coll. F. Bargoni)

Nella preparazione e nel corso della conferenza di Londra, una delle ipotesi più accreditate circa i limiti delle future navi da battaglia fu di un dislocamento standard di 25 000-27 000 tons e di un calibro di 305-330 mm, vale a dire, di caratteristiche uguali o prossime a quelle delle "Dunkerque". Su queste posizioni si trovarono, inizialmente, la Gran Bretagna e, di comune intesa, Francia e Italia.

In questa eventualità, sin dal settembre 1935, il Comitato per i progetti delle navi fu incaricato di eseguire studi di massima, preliminari al progetto, assumendo a riferimento il dislocamento standard di 26 500 tons, un armamento principale formato da cannoni da 305 o da 320 mm, un apparato motore esotermico, se si fosse voluto raggiungere la velocità di 30 nodi come le "Dunkerque", o parzialmente endotermico, se si fosse voluta accrescere

l'autonomia, e una protezione adeguata a reggere le offese aeree, subacquee e di cannoni da 330 mm.⁽¹⁵⁾

Gli studi che, entro questi limiti, presentavano varie combinazioni costruttive, furono sottoposti nel dicembre 1935 al parere del Comitato Ammiragli, il quale predispose una serie assai variegata di giudizi e proposte,⁽¹⁶⁾ che agli inizi del 1936 fu nuovamente sottoposto per una sintesi all'attenzione del Comitato per i progetti delle navi. L'orientamento di massima emerso dalle proposte del comitato si compendia per un tipo di nave di dislocamento di 26 500 tons, armata con 9 cannoni da 320 mm in torri trinate, 12 o 16 pezzi da 140 mm in torri trinate o quadrate, 12 cannoni antiaerei da 90 mm in impianti protetti e mitragliere, avente una protezione assimilabile a quella delle "Littorio" e un apparato motore in grado di sviluppare la velocità di 30 nodi e un'autonomia di 4000 miglia a 20 nodi, aumentabile per missioni oceaniche; fu, invece, da subito scartata, sia pure non all'unanimità, l'adozione, parziale o totale di motori diesel, perché reputata ancora prematura nonostante il vantaggio offerto da minori aperture sui ponti. Il 6 febbraio 1936, nel tirare le conclusioni, il Comitato per i progetti delle navi rilevò che per navi di queste caratteristiche sarebbe stato necessario salire a 30 000 tons, analogamente a quanto stava accadendo per i "Littorio", il cui progetto in quel momento (febbraio 1936) prevedeva già un dislocamento di 38 500 tons. Per restare entro le 26 500 tons sarebbe stato necessario o adottare la soluzione delle torri quadrate delle "Dunkerque" o ridurre la velocità a 28 nodi, ferma restando una protezione simile a quella delle "Littorio". Ma, in un clima di favore per le grandi navi da battaglia, la conclusione del Comitato per i progetti delle navi fu che all'Italia non convenisse per libera scelta – come fu, invece, nel caso della Francia per le "Dunkerque" – costruire corazzate di medio dislocamento, ma solo per costrizione derivante dai trattati internazionali, e che, da un punto di vista tecnico, sarebbe stato preferibile proseguire nella riproduzione di altre unità del tipo "Littorio".⁽¹⁷⁾

Questi studi non ebbero seguito, poiché il trattato di Londra del 1936 lasciò le cose praticamente invariate rispetto a quello di Washington e non sarebbe stato conveniente costruire corazzate da 26 500 tons, quando le altre

(15) Pugliese a Cavagnari, "Progetto di corazzata da 26.500 T circa [di] dislocamento", 25.11.1935, AUSMM, R.B., b. 2675, f. 9, s.f. Progetto di corazzata da 26.500 tonnellate.

(16) Cavagnari ai componenti del Comitato Ammiragli, "Corazzate da 26.500 tonnellate", *ibid.*

(17) Pugliese a Cavagnari, "Progetto di corazzata di medio dislocamento: Sintesi dei giudizi formulati dagli Ammiragli", *ibid.*

potenze avrebbero potuto farne da 35 000. In breve, i due comitati ribadirono il concetto, già espresso nel 1934, allorché si trattò di replicare alle due "Dunkerque", dell'insufficienza del dislocamento di 26 500 tons per ottenere i requisiti indispensabili di una moderna nave da battaglia. Non risulta che analoghe considerazioni siano state fatte valere quando nel febbraio 1937 si pensò di ricostruire i "Duilio".

Ma nel momento in cui fu deciso di procedere alla ricostruzione dei "Duilio" Cavagnari ottenne da Mussolini un assenso, almeno di massima, per l'apprestamento di un imponente programma navale, da realizzarsi negli otto esercizi finanziari compresi fra il 1937 e il 1944, che si sarebbe aggiunto all'ammodernamento dei due "Duilio". Avrebbe compreso due nuove "Littorio", sei nuovi incrociatori tipo "Duca degli Abruzzi" e 4 più 4 esploratori da 2500-4000 tons, da porre sullo scalo secondo le seguenti scansioni temporali:

ANNI D'IMPOSTAZIONE					
1937	1938	1939	1940	1941	1942
1 "Abruzzi"	2 "Littorio" 1 "Abruzzi" 4 esploratori	1 "Abruzzi"	1 "Abruzzi" 4 esploratori	1 "Abruzzi"	1 "Abruzzi"

E già da allora al Ministero della Marina presero avvio i calcoli sui quantitativi e sui relativi costi delle materie prime da importare dall'estero, in aggiunta a quelle di origine nazionale, per la sua realizzazione, anche se la decisione ultima sarebbe stata presa non prima della fine del 1937.⁽¹⁸⁾

(18) Cfr. Cavagnari alla Direzione generale delle costruzioni navali e meccaniche (Maricost) e alla Direzione generale armi e armamenti navali (Marinarmi), "Nuove costruzioni", 23.02.1937, AUSMM, b. 2729, f. Rimodernamento ..., cit., e, per quanto riguarda i quantitativi di materie prime e relativi costi v. Maricost a Gabinetto di Cavagnari, "Nuove costruzioni", 27.02.1934, *ibid.* Secondo i calcoli di Maricost il costo complessivo delle materie prime da importare dall'estero per la realizzazione del programma (armi escluse) sarebbe ammontato a oltre 275 milioni Lit, alle quali se ne dovevano aggiungere 120 per manufatti che l'industria nazionale non sarebbe stata in grado di fornire tempestivamente in relazione allo sviluppo delle costruzioni.

Studi per uno sviluppo organico della flotta

1. Lo studio del gennaio 1936⁽¹⁹⁾

La guerra d'Etiopia e la crisi mediterranea, ancorché lontane dal generare un conflitto e ancora politicamente sanabili, avevano lasciato un segno profondo nei rapporti fra Roma e Londra, che si riflesse nei rispettivi piani di guerra. La conquista dell'Impero, inoltre, come constatato e auspicato da Cavagnari, aveva dato ancor più risalto al problema marittimo dell'Italia e con esso allo sviluppo della sua Marina, in prospettiva anche in chiave oceanica.⁽²⁰⁾

Nel gennaio 1936, nel vivo di quella crisi, l'Ufficio piani di operazioni dello stato maggiore della Regia Marina mise a punto uno studio relativo a un programma navale di sei anni, da realizzarsi negli esercizi finanziari compresi fra il 1936-1937 e il 1941-1942. Non era la prima volta che la Marina vi poneva mano. Anche nel recente passato, come fu, ad esempio, nel 1929, questa aveva tentato sul modello dello "Statut Naval" francese di programmare uno sviluppo delle costruzioni navali che fungesse almeno da guida ai bilanci annuali, ma la riluttanza di Mussolini a impegnarsi, al pari della maggior parte di governi e parlamenti, su predeterminati programmi organici della flotta fissati per legge, fece sì che questi disegni non uscissero dalla fase embrionale e che si proseguisse in base ad assegnazioni annuali.

Anche lo studio del gennaio 1936, basato su una programmazione pluriennale di radiazioni e nuove costruzioni di rimpiazzo o accrescimento, mirava a orientare i futuri bilanci annuali della Marina entro uno scenario politico-militare, in cui o Francia o Gran Bretagna sarebbe stata alleata o benevolmente neutrale. Su questa premessa enucleò due ipotesi: un programma di minima e uno di massima per una "flotta di evasione".

(19) Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina-Ufficio piani di operazioni, "Studio sul programma navale. Sessione 1936-1942, gennaio 1936", R.B., b. 1727, f. 1: Commissione Suprema di Difesa (Sessione XIII-Febbraio 1936). L'ipotesi della "flotta d'evasione" sarebbe stata presentata a Mussolini nella metà del 1936, ma non risulta che la cosa abbia avuto seguito. Cfr. M. Cosentino, *Le portaerei italiane. Dai primi studi del 1912 al Cavour*, Parma, AES - Storia Militare, 2011, p. 119 sg. Circa un anno prima, nel marzo 1935, lo stesso Ufficio piani di operazioni, su direttiva di Cavagnari, in vista della scadenza del trattato di Washington, aveva predisposto un altro studio per un programma quinquennale di potenziamento della flotta nel periodo 1935-1940, il quale prevedeva la realizzazione di 300 000 tons di naviglio, fra cui 4 navi da battaglia, 3 portaerei, 4 incrociatori, 24 cacciatorpediniere, 12 avvisi scorta e 54 sommergibili, la cui entità avrebbe dato a intravedere l'ipotesi di un confronto con la Royal Navy. Cfr. *ibid.*, p. 101.

(20) V. nota 9.

Il programma di minima fissava il compito della flotta nel mantenere aperta almeno una delle due vie di comunicazione con gli oceani, e si regolava sul criterio di sostituzione del naviglio da radiare con qualche aggiunta e di mantenere la flotta nel solco di una politica di costruzioni non molto diversa da quella fin lì seguita e per un tonnellaggio annuo di 44 000 tons, pari a 264 000 tons in sei anni. Con tale programma la flotta sarebbe stata strutturata su *"una massa principale capace di azioni risolutive"*, su *"un reparto per le operazioni extramediterranee"*, su *"un nucleo secondario per vigilare il nemico nel settore meno importante"* e su *"vari gruppi per i servizi ravvicinati nelle zone di preminente interesse marittimo."* Non spiegava, però, come si potesse tenere aperta una delle due vie di comunicazione con gli oceani (Gibilterra o Suez), se il nemico fosse stato la Gran Bretagna.

Il programma per la "flotta di evasione" mirava, invece, ad accrescere il potere marittimo dell'Italia, costituendo una forza che potesse operare anche sugli oceani per un tonnellaggio annuo di nuove costruzioni per 60 000 tons, all'epoca giudicato il massimo raggiungibile dall'industria italiana, per complessive 360 000 tons in sei anni. Negli anzidetti scenari di guerra il concetto fondamentale d'impiego della flotta sarebbe consistito nella copertura delle linee di comunicazione fuori dagli stretti, nell'attacco alle vie di traffico oceaniche del nemico, e nel *"mantenere un controllo indiscusso del nemico nel Mediterraneo."* La flotta sarebbe stata costituita da *"un primo nucleo per le operazioni fuori dagli stretti"*, da *"un nucleo secondario per vigilare il nemico nel settore meno importante"*, e su *"vari gruppi per i servizi ravvicinati nelle zone di preminente interesse marittimo"*. Nel presupposto che la progressione delle costruzioni navali francesi e britanniche fosse rimasta invariata nel tempo, secondo i calcoli dell'Ufficio piani di operazioni il programma per la "flotta d'evasione" avrebbe portato a un mutamento delle relatività come appresso indicato:

	ITALIA	FRANCIA	GRAN BRETAGNA
Situazione attuale (gennaio 1936)	0,365	0,55	1,00
Programma di minima	0,410	0,55	1,00
Programma per la flotta d'evasione	0,460	0,55	1,00

Invero, il documento non entrava nel merito delle basi oceaniche da cui avrebbe potuto operare la "flotta d'evasione", facendolo genericamente dipendere da alleanze od occupazioni, né teneva conto degli sviluppi delle

conferenze navali (la seconda conferenza di Londra era ancora in svolgimento), e muoveva, inoltre, dal presupposto che Francia e Gran Bretagna non alterassero i loro programmi navali in presenza del potenziamento della flotta italiana, salvo dovere ammettere che non sarebbe stato possibile raggiungere le sopradette proporzioni senza provocare una corsa agli armamenti, *“nella quale [era] dubbio che all'Italia [riuscisse] agevole uscire dall'attuale situazione di relatività.”*

In sintesi, il quadro proiettato al 1942 per entrambe le ipotesi era il seguente: (*)

	N.B.	N.P.A.	INC.	ESP.	C.T.	TP.	SMG.	AVV. SC.	P.M.	C.SMG.	CANN.	MAS
Situazione attuale (gennaio 1936) (*)	4	-	23	21	40	37	71	4	15	1	15	30
Programma di minima	6	/	22	28	44	44	75	8	18	24	24	48
Programma per la flotta d'evasione	9	3	36	58	40	44	84	16	18	24	24	48

(*) Incluso il naviglio in costruzione e in programma

Dunque, solo l'ipotesi di “flotta d'evasione” contemplava la realizzazione di navi portaerei, mentre serve precisare che nel programma minimo le sei navi da battaglia sarebbero state formate da 3 “Littorio”, e non 4, e 3 “Cavour” con la radicale ricostruzione; pertanto, di uno solo dei due “Duilio”, in modo da formare due divisioni omogenee di tre navi da battaglia l'una dello stesso tipo.

Nel programma per la “flotta d'evasione”, peraltro, un'aliquota delle navi da battaglia, oltre alle portaerei – e non soltanto sommergibili di grande crociera ed esploratori – era destinata a operare negli oceani e a disporre di un'autonomia adeguata, sicuramente superiore all'autonomia dei due “Cavour” e, presumibilmente, anche a quella dei primi due “Littorio”, circostanza questa che lascia ancor più perplessi sul realismo del programma, oltre alla mancata specificazione alla disponibilità di basi per le grandi navi della “flotta d'evasione”.

Anche il programma di minima appare, in verità, assai ambizioso nel voler mantenere una cadenza costruttiva di 44 000 tons l'anno per sei anni, solo che si consideri che dal 1922 al 1935 le costruzioni medie annuali erano ammontate a 27 000 tons, includendo la ricostruzione di 4 corazzate, e solo con il bilancio 1934-1935 aveva raggiunto la punta di 71 040 tons per effetto della costruzione dei due “Littorio”.

2. *Lo studio del settembre 1937*⁽²¹⁾

Nell'aprile 1937 su istruzioni del capo di stato maggiore generale, maresciallo Pietro Badoglio, il quale, a sua volta, aveva preso ordini da Mussolini, gli studi operativi delle Forze Armate furono orientati secondo l'ipotesi di avere la Gran Bretagna per nemico principale, avendo o meno questa la Francia quale alleato. Su questo presupposto lo stato maggiore della Marina indirizzò i propri studi operativi, ma – come precisò Cavagnari a Badoglio nel novembre 1937 – entro uno scenario caratterizzato dalla contrapposizione di due coalizioni: anglo-francese e italo-tedesca. Per il capo di stato maggiore della Marina, infatti, il deterioramento dei rapporti con Parigi, divenuti addirittura peggiori di quelli con Londra, giustificavano il formarsi di una tale coalizione, mentre l'avvicinamento con la Germania, pur sfuggendogli i contorni militari del neonato Asse, gli appariva come un fattore equilibrante, soprattutto a livello continentale, ma anche in qualche misura per l'effetto diversivo che la pur piccola Marina tedesca avrebbe potuto esercitare nei teatri nordici. Cavagnari reputò, pertanto, opportuno impostare i nuovi studi considerando la Germania alleata dell'Italia in contrapposizione a un raggruppamento comprendente Gran Bretagna e Francia, ma anche l'Unione Sovietica e alcune potenze minori del Mediterraneo. Uno scenario decisamente sfavorevole e preoccupante per l'Italia, che Cavagnari confidava di attenuare attraverso una benevola neutralità del Giappone, la quale avrebbe vincolato forze nemiche in Estremo Oriente, e un'alleanza con la Spagna nazionale, seppure ancora impegnata nella guerra civile, che avrebbe consentito l'utilizzo di sue basi.⁽²²⁾

Frutto di questo contesto fu anche un nuovo studio per un programma pluriennale di sviluppo della flotta, che l'Ufficio piani di operazioni mise a

(21) Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina – Ufficio piani di operazioni, "Studio circa la preparazione", settembre 1937, AUSMM, R.B., b. 2727, f. Commissione Suprema di Difesa. Questo studio fu aggiornato con uno successivo del gennaio 1938, che teneva conto dell'approvazione da parte di Mussolini del programma supplementare 1938 e, in particolare, della costruzione di altre due corazzate da 35 000 tons (vedi infra). Benché quest'ultimo non contemplasse la costruzione di navi portaerei, l'aggiornamento continuò a prevederle. Stato Maggiore della Marina, Ufficio piani di operazioni, "Studio circa la preparazione. Aggiornamento dello studio in data settembre 1937-XV", gennaio 1938, AUSMM, fondo *DG (Direttive generali)*, pacco 1, b. DG 0/A, f. A 1.

(22) Cavagnari al capo di stato maggiore generale, maresciallo Pietro Badoglio, "Progetti operativi", 18.11.1937, AUSMM, R.B., *Ministero della Marina. Gabinetto. Archivio Segreto*, f. Relazione al Capo di Stato Maggiore generale. Progetti operativi. 1937.

punto nel settembre 1937, che, a ben vedere, riprendeva e “metteva in forma” il programma di costruzioni, su cui Mussolini aveva già espresso il primo assenso, già nel febbraio precedente.

Il programma di durata settennale avrebbe impegnato bilanci della Marina dal 1937-1938 al 1943-1944 e fissava un criterio nelle costruzioni, per effetto del quale il tonnellaggio globale, e non necessariamente per singole categorie di naviglio, del raggruppamento Italia-Germania avrebbe dovuto raggiungere il rapporto, detto “formula limite” dei 5:10 con il raggruppamento Gran Bretagna-Francia. Singolarmente, il rapporto tra la flotta italiana e quella britannica avrebbe dovuto attestarsi a 4:10, quello con la Francia a 7,7:10 e con la Germania a 11:10. Ciò avrebbe comportato una sufficiente relatività rispetto alla Francia, una relatività vantaggiosa rispetto alla Germania, mentre la svantaggiosa relatività nei confronti della Gran Bretagna appariva accettabile, considerando che nell'ipotesi di un conflitto questa avrebbe potuto impegnare in Mediterraneo i 6/10 al massimo delle forze moderne (durante la crisi del 1935-1936 il rapporto fu del 51% del totale), per cui il rapporto effettivo sarebbe salito a 7:10. I calcoli alla base della “formula limite” si basavano sui seguenti criteri:

- una capacità costruttiva massima raggiungibile dall'industria italiana di 55 000 tons annue;
- un onere finanziario massimo annuo di 1500 milioni Lit, corrispondente alla capacità costruttiva massima;
- limiti di età del naviglio pari o lievemente superiori a quelli fissati dal secondo trattato navale di Londra e, cioè, 26 per le navi da battaglia, 20 per portaerei e naviglio leggero, 16 per sommergibili, 21 per il “naviglio minore” (12, però, per i Mas) e 25 per il naviglio ausiliario;
- andamenti dei programmi già approvati o presumibili delle altre principali potenze europee entro le capacità costruttive massime annue di 123 000 tons per la Gran Bretagna, di 55 600 tons per la Francia, e quanto alla Germania del 35% del tonnellaggio britannico di superficie e del 100% circa di sommergibili in forza dell'accordo navale del 1935 – cui, si calcolava, che la Germania si fosse attenuta per il settennio – ma, in potenza, assai superiore.

Secondo i calcoli dell'Ufficio piani di operazioni, nel luglio 1944 le potenze navali europee avrebbero raggiunto i livelli di seguito riportati per ciò che riguardava il naviglio principale, mentre per semplicità di comparazione non si riporta il naviglio “minore” (includente i Mas) e ausiliario.

A. de Toro - Dalle "Littorio" alle "Impero"

	n.b.		n.p.a.*		i.p.		i.l.		espl., c.t., t.p.		s.m.		totale	
	n.	tons	n.	tons	n.	tons	n.	tons	n.	tons	n.	tons	n.	tons
Marine	8	236 000	3	34 880	7	70 000	20	120 600	135	168 000	115	93 000	288	722 032
a) RM	8	236 000	3	34 880	7	70 000	20	120 600	135	168 000	115	93 000	288	722 032
b) KM	10	237 000	4	81 500	5	50 000	17	134 400	66	86 000	101	82 719	203	671 619
a + b	18	473 000	7	116 380	12	120 000	37	255 000	201	254 152	216	176 619	491	1 393 651
c) RN	21	696 000	12	239 800	15	144 000	51	384 000	176	250 000	83	93 375	358	1 807 675
d) MN	10	295 000	4	78 146	7	70 000	18	137 100	99	169 104	104	93 288	242	842 638
c + d	31	991 000	16	317 946	22	214 000	69	521 100	275	419 604	187	186 663	600	2 650 313

(RM: Regia Marina; KM: Kriegsmarine; RN Royal Navy; MN: Marine Nationale)

(*) Sono incluse le navi appoggio idrovolanti *Miraglia* per l'Italia, *Albatros* per la Gran Bretagna, *Commandant Teste* per la Francia.

Per quello che riguardava la Regia Marina, serve precisare che il complesso italiano di 8 navi da battaglia sarebbe stato formato da 4 "Littorio" e dalle 4 corazzate ricostruite. In altre parole, in questo e nel precedente studio del gennaio 1936 era sempre prevista la ricostruzione di almeno un "Duilio". Quanto alle nuove costruzioni italiane che si sarebbero succedute nei sette anni, oltre a quelle già approvate in bilancio, si sarebbero aggiunte le seguenti in termini di tonnellaggio:

	N.B.	N.P.A	I.L.	ESPL.	C.T.	T.P.	S.M.	TOTALE
TONS	114 700	30 000	49 200	31 200	40 652	16 960	28 900	311 612

A questo tonnellaggio andavano aggiunte altre 61 600 tons di naviglio "minore" e ausiliario nel medesimo arco di sette anni.

Dal punto di vista finanziario la realizzazione delle costruzioni già approvate e di quelle programmate per il settennio fu così imputata a partire dall'esercizio del 1937-1938 e fino a quello del 1943-1944:

ESERCIZIO FINANZIARIO	ASSEGNAZIONE APPROVATA (LIT)	ASSEGNAZIONI FUTURE (LIT)	TOTALE (LIT)
1937-1938	857 000 000	-	857 000 000
1938-1939	937 000 000	163 000 000	1 100 000 000

1939-1940	747 000 000	353 000 000	1 100 000 000
1940-1941	48 000 000	1 052 000 000	1 100 000 000
1941-1942	-	1 200 000 000	1 200 000 000
1942-1943	-	1 300 000 000	1 300 000 000
1943-1944	-	1 200 000 000	1 200 000 000
TOTALE	2 589 000 000	5 208 000 000	7 857 000 000

Nel formulare il piano finanziario l'Ufficio piani di operazioni dichiarò di essersi attenuto a quello che considerava il massimo onere sostenibile dalle finanze del Paese, ma già agli inizi dell'ottobre 1937 si vide costretto ad ammettere che la costruzione del *Littorio* e del *Vittorio Veneto* e la ricostruzione appena approvata dei due "Duilio" non solo avrebbero assorbito tutti gli stanziamenti degli esercizi 1938-1939 e del 1939-1940, ma avrebbero richiesto uno stanziamento suppletivo di 500 milioni Lit, quasi pari alle "assegnazioni future" per il medesimo biennio.

In conclusione, lo studio del settembre 1937, pur non prevedendo alcuna flotta d'evasione – ma portaerei sì, destinate, dunque, a operare in Mediterraneo – era poco meno ambizioso del piano del 1936 per la "flotta d'evasione". Peraltro, al di là degli aspetti quantitativi e della fondatezza delle ottimistiche previsioni sui quali entrambi i piani furono costruiti, essi evidenziarono come lo stato maggiore della Regia Marina, ipotizzando di affrontare una combinazione di potenze includenti l'Impero britannico e non più solo l'antica rivale francese, si orientasse secondo una visione tradizionale di potere marittimo, incentrata sulle grandi navi (ma anche su una grande forza subacquea), e, perciò, in un terreno in cui l'industria e la finanza nazionali non potevano competere con quelle del nuovo potenziale nemico. D'altra parte Cavagnari non parve troppo preoccupato di un tale scenario, come, invece, lo sarà nell'aprile 1940, un po' perché la minaccia di guerra non doveva apparirgli troppo vicina, e un po' perché gli faceva gioco, allo scopo di ottenere l'assenso di Mussolini al massiccio potenziamento della flotta, a cui mirava.

Il programma supplementare 1938 e la costruzione dei due "Impero"

Entrambi gli esaminati studi dell'Ufficio piani di operazioni non superarono lo stato embrionale, sia perché si collocavano oggettivamente al di sopra delle possibilità finanziarie del Paese, sia, soprattutto, perché era ben nota la disposizione di Mussolini e per converso del Cogefag, per la quale erano i programmi a doversi conformare alle accertate disponibilità delle materie prime e, cioè, di valuta e non viceversa. Di conseguenza non era pensabile una formale adozione di alcun programma con impegni finanziari, scadenze e costruzioni predeterminate, senza che fossero tempo per tempo accertate le disponibilità di materie prime e della valuta per il loro acquisto. Già in passato il Duce si era dimostrato contrario a vincolare la politica navale a programmi prefissati, e ciò, a maggior ragione, valeva nella nuova situazione economica e finanziaria del Paese, segnata dalle sanzioni e dal susseguente avvio della politica autarchica e delle notevoli spese militari sostenute e che si andavano sostenendo per l'impresa etiopica e la guerra di Spagna.⁽²³⁾

Ciò nonostante, quest'ultimo studio esercitò una certa influenza, almeno per quanto concerneva le corazzate. Il programma navale del 1937-1938, integrato da un programma supplementare del 1938, poi approvato con il bilancio 1938-1939, prevede, appunto, la ricostruzione dei due "Duilio" e la costruzione di altri due "35 000" del tipo "Littorio", 12 esploratori oceanici (i futuri "Capitani Romani", per i quali in un primo momento erano stati pensati nomi di regioni d'Italia) e 16 sommergibili di grande crociera per un totale di 128 000 tons. La costruzione dei secondi due "Littorio" e delle altre unità del programma supplementare fu presa dal Duce ai primi del dicembre 1937 e pubblicamente annunciata il 7 gennaio 1938 dopo consultazioni a Palazzo Venezia, sede del capo del governo, fra Mussolini, Cavagnari e il ministro delle finanze, Paolo Thaon di Revel, nipote omonimo del grande ammiraglio, volte a verificarne la sostenibilità economico-finanziaria.⁽²⁴⁾ Alle due nuove corazzate

(23) Si vedano, ad esempio, le tassative disposizioni impartite in tal senso da Mussolini ai ministri, sottosegretari di stato, al Cogefag ed enti loro dipendenti il 27 marzo 1937 e il 31 gennaio 1938 di pari titolo: "Distribuzioni di materie prime. Scadenze 'intangibili' di assegnazione e di impiego", AUSMM, R.B., b. 2709, Ministro della Marina. Gabinetto. Archivio Segreto. 1938, f. Programma navale (Anno 1938).

(24) Per la decisione di Mussolini cfr. G. Ciano, *Diario 1937-1943*, Milano, Rizzoli, 1980, 04.12.1937, p. 65. Nel diario il Ministro degli esteri espresse la propria soddisfazione per la decisione del suocero e ne volle dare notizia al Maresciallo del Reich, Hermann Goering, che avrebbe premuto per una tale soluzione. Quanto alla successiva comunicazione pubblica v. il testo del comunicato stampa allegato alla richiesta di

fu, da subito, assegnato il nome di *Impero e Roma*, e la costruzione, come per le due precedenti, fu aggiudicata ai cantieri Ansaldo di Genova Sestri e ai C.R.D.A. di Trieste, rispettivamente. Diversamente da quanto era accaduto per i primi due “*Littorio*”, la decisione di costruire i secondi due non generò alcuna controversia diplomatica, essendo caduto ogni vincolo quantitativo e rientrando entro i limiti delle clausole qualitativi del secondo trattato di Londra. Sorsero, invece, problemi di ordine valutario.

Secondo i primi calcoli, per avviare in tempo il programma supplementare del 1938 sarebbero state necessarie 35 000-40 000 t di prodotti siderurgici (salite a 60 000 in aprile), e Cavagnari premette insistentemente sul Cogefag, sul ministro per gli scambi e le valute, Felice Guarneri, e su Mussolini, allo scopo di ottenere le assegnazioni necessarie, con priorità per i materiali da destinarsi all’*Impero* e ai due grandi esploratori (*Cornelio Silla* e *Caio Mario*), la cui impostazione era prevista per il maggio 1938.⁽²⁵⁾ Analoghe pressioni, pur con finalità diverse, giunsero al Ministero dell’Interno, il cui titolare era sempre Mussolini, da parte del prefetto di Genova, preoccupato per la situazione occupazionale dei cantieri Ansaldo di Genova Sestri, che andava deteriorandosi con il procedere del completamento del *Littorio* e di alcune torpediniere della classe “*Spica*” e la carenza di altri lavori. Per il prefetto sarebbe stato necessario rasserenare le preoccupate maestranze, assemblando non solo il materiale necessario allo svolgimento delle cerimonie per l’impostazione, ma anche quello per l’effettiva prosecuzione dei lavori.

In un primo momento e dopo laboriose trattative il Cogefag assicurò l’assegnazione di sole 3000 t, per di più in conto anticipo sull’assegnazione di materiali per la Regia Marina relativamente ai mesi di novembre e dicembre

autorizzazione del sottocapo di stato maggiore della Marina, amm. div. Odoardo Somigli, al segretario particolare del capo del governo, Osvaldo Sebastiani, per la sua diramazione da parte del Ministero della cultura popolare, AUSMM, R.B., b. 2709, Ministro ..., cit., f. Programma ..., cit.

(25) V. il promemoria di Cavagnari a Mussolini, “Assegnazioni di materiali siderurgici per il nuovo programma supplementare 1938-1942”, 21.01.1938; Cavagnari a Dallolio, “Programmi di costruzioni navali 1938”, 02.1938 e la risposta di Dallolio a Cavagnari, 21.02.1938, con la quale il Commissario, a fronte delle richieste di maggiori assegnazioni per la Marina, ribadì il concetto che erano “*i programmi che debbono conformarsi alle disponibilità, accertate e non supposte, di materie prime e che non si possono formulare impegni, né prestabilire ‘date di scadenza’, prima di avere accertate le disponibilità di materie prime*”; Cavagnari al Ministro per gli scambi e per le valute, Felice Guarneri, 06.04.1938 e Guarneri a Cavagnari, 12.04.1938, *ibid.*

1938, già fissata per le costruzioni dei precedenti programmi (si trattava di 7000 t/mese per complessive 84 000 t nell'anno in questione).⁽²⁶⁾

La situazione si sbloccò alla fine di maggio, quando, a coronamento delle reiterate pressioni, Cavagnari ottenne dal Cogefag un'assegnazione mensile, da giugno a dicembre, di 10 000 t d'acciaio in luogo di 7000, più assegnazioni suppletive di 7000 t suddivise fra maggio e agosto, e di altre 5000 fra novembre e dicembre, che portarono le assegnazioni totali nel 1938 a 117 000 t anziché a 84 000. Ciò permise che le costruzioni dell'*Impero* e del *Roma* iniziassero e proseguissero con regolarità.⁽²⁷⁾ Il primo fu impostato, come previsto, il 14 maggio 1938 al cantiere Ansaldo di Genova Sestri, il secondo il 18 settembre 1938 al cantiere San Marco dei C.R.D.A. di Trieste, in entrambi i casi alla presenza del Duce.

(26) L'assegnazione in conto anticipo di 3000 t per l'*Impero* e i due grandi esploratori assegnati all'Ansaldo furono concesse dal Cogefag in due distinte partite da 1500 t l'una: la prima il 31 marzo quale anticipo del mese di dicembre 1938; la seconda il 30 aprile quale anticipo del novembre 1938. V. Cogefag al Ministero della Marina, "Assegnazione speciale di 1.500 Tonnellate di prodotti siderurgici. Collegamento", 11.02.1938; Cavagnari a Dallolio, "Programma ...", cit., e Dallolio a Cavagnari, 18.03.1938, *ibid.* I due esploratori, *Caio Mario* e *Cornelio Silla*, furono impostati solo nel 1939.

(27) V. Dallolio a Cavagnari, "Assegnazione di ferro", 21.05.1938 e Cavagnari a Dallolio, 26.08.1938, AUSMM, R.B., b. 2724, f. 4: Materie prime siderurgiche – Ripartizione qualitativa e quantitativa nonché promemoria di Cavagnari [a Mussolini], "Fabbisogno di materiale siderurgico per la R. Marina per il 1939", 14.10.1938, e Cavagnari a Dallolio, 19.10.1938, a cui è allegato il medesimo promemoria, AUSMM, R.B. b. 2724, f. 3: Cogefag. Distribuzione di materie prime. Il fabbisogno di acciaio per il 1939 fu calcolato da Cavagnari in 144 000 t, di cui 100 000 t per il solo programma supplementare del 1938. V. promemoria di Cavagnari "Fabbisogno di materiale siderurgico per la R. Marina per il 1939", 14.10.1938 e Cavagnari a Dallolio, 19.10.1938, AUSMM, b. 2724, f. 3, cit. Finanziariamente, il programma supplementare del 1938 entrò a far parte della legge 2 maggio 1938, n. 568, con la quale fu approvato il "Bilancio di previsione del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939", pubblicato unitamente ai relativi atti parlamentari sulla *Rivista Marittima*, supp. al n. di giugno 1938. L'autorizzazione di spesa per le nuove costruzioni del programma fu data con regio decreto 8 luglio 1938 e ammontava a 4530 milioni Lit ripartiti in 6 esercizi dal bilancio 1938-1939 al bilancio 1943-1944, di cui 1100 milioni per pagamenti da effettuarsi in anticipo sugli stanziamenti annuali. V. Ministero delle finanze al Ministero della Marina, "Finanziamento delle nuove costruzioni navali", 02.07.1938 con allegato lo schema di decreto, e Ministero della Marina al Ministero delle finanze, "Finanziamento del programma navale 1938", AUSMM, R.B., b. 2709, cit., f. Programma ..., cit.

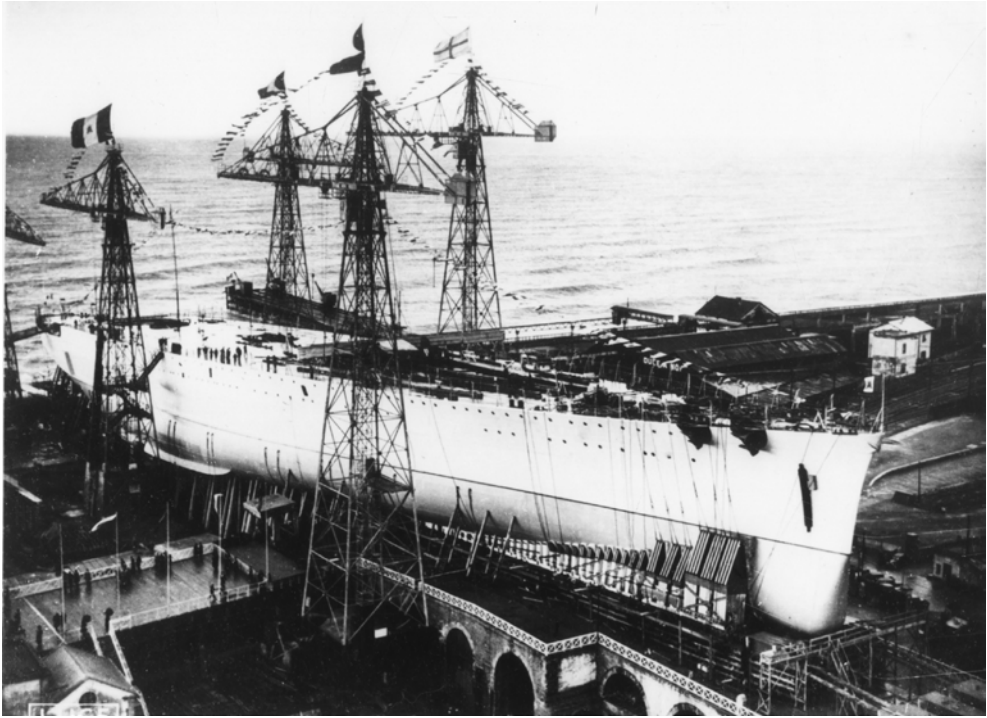


Il sommergibile di grande crociera *Capitano Tarantini*, il 7 gennaio 1940, giorno del varo al cantiere Tosi di Taranto. Unitamente ad altri 15 sommergibili di grande crociera faceva parte del programma supplementare del 1938, e tutti entrarono in servizio entro i primi mesi di guerra nonostante alcuni ritardi riguardanti le assegnazioni e le lavorazioni di materie prime. (Coll. M. Bar)

I vari ebbero luogo nei tempi previsti, rispettivamente, il 19 dicembre 1939 e il 9 giugno 1940, vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia. L'*Impero* avrebbe dovuto essere consegnato nell'agosto del 1941, ma non lo fu mai per una molteplicità di ragioni legate al conflitto in atto, il *Roma* nel giugno 1942, termine questo perfettamente rispettato. Anche 6 dei 12 sommergibili di grande crociera furono impostati nel 1938, ma non i restanti 10, che lo furono solo a partire dal marzo 1939 e, soprattutto, non i 12 esploratori oceanici, nessuno dei quali fu posto sullo scalo prima del settembre 1939.

Se lo si confronta con l'iniziale progetto del febbraio 1937, si noterà che mancavano 6 incrociatori leggeri, ma figuravano in più 4 grandi esploratori e 16 sommergibili. Si vedrà come parte almeno degli incrociatori leggeri riapparirà nell'ultimo programma del tempo di pace.

Alla fine, del programma suppletivo del 1938 saranno completati una nave da battaglia su due, 16 sommergibili su 16, tre grandi esploratori su 12 più un quarto dopo la guerra.



La nave da battaglia *Impero* nell'imminenza del varo il 14 maggio 1939 al cantiere Ansaldo di Genova Sestri. La costruzione della seconda coppia di corazzate della classe "Littorio", fortemente voluta da Cavagnari, e delle altre unità del programma supplementare 1938 si scontrò con le ristrettezze finanziarie determinate dalla carenza di valuta per l'importazione di materie prime e poté essere subito superata soltanto per le unità maggiori. La costruzione dell'*Impero* procedette speditamente fino all'entrata in guerra dell'Italia. Poi proseguirà a singhiozzo fino a interrompersi definitivamente nel luglio 1943, quando aveva raggiunto il 77% della costruzione. (Coll. F. Bargoni)

Finanziariamente, il programma supplementare del 1938 non si discostava molto dallo studio del settembre 1937, essendogli inferiore di 678 milioni Lit, e poteva considerarsi eguale se si aggiungevano le somme per la ricostruzione dei due "Duilio" del programma 1937-1938. Ma i ritardi d'impostazione e di costruzione di diverse unità, in specie degli esploratori oceanici, dimostravano le difficoltà di attuazione di programmi di tale portata, superiori alle capacità finanziarie e industriali del Paese.



Trieste, 9 giugno 1940. La nave da battaglia *Roma*, quarta e ultima unità della classe “Littorio”, scende in mare al cantiere San Marco dei C.R.D.A. Sullo sfondo della foto s'intravede la sagoma dell'*Andrea Doria*, ancora ai lavori di ricostruzione e spostata in rada per agevolare le operazioni di varo e di successivo ormeggio alla banchina di allestimento della più grande sorella. (Coll. F. Bargoni)

Non va, infatti, perso di vista che, se l'industria cantieristica italiana aveva in sé capacità adeguata a realizzare siffatti programmi, essendo strutturalmente sovradimensionata alle ordinarie esigenze della Regia Marina e dell'armamento privato per l'effetto dell'incorporazione dell'ottima industria navale giuliana dopo la prima guerra mondiale e della mancata ristrutturazione dell'industria cantieristica italiana, l'industria a monte, anche solo dal punto di vista quantitativo, non lo era. Prova fu che la concomitante costruzione e l'allestimento di sei navi da battaglia fra il 1938 e il 1940 provocò intasamenti produttivi, specie nella laminazione di corazze, che andarono, per di più, ad accavallarsi con la laminazione di lamiera per gli scafi resistenti delle classi di sommergibili parimenti in costruzione.⁽²⁸⁾ Il che rendeva ancor più improbabile reiterare programmi del genere, almeno fino a tutto il 1942, considerata anche

(28) G. Colliva, “La Marina ...”, cit.

la precedenza che, sul finire degli anni '30, Mussolini intendeva accordare all'ammodernamento dell'Esercito e dell'Aeronautica in funzione non solamente antibritannica e antifrancese.

La risposta francese alle "Impero": la *tranche* 1938 *bis*

Il programma navale del 1937-1938 e il programma supplementare del 1938 riguardarono l'obiettivo posto dall'Ufficio piani di operazioni di 4+4 corazzate, anticipandone addirittura di un anno (1942 anziché 1943) l'attuazione. Rappresentarono anche il massimo sforzo di potenziamento della flotta compiuto dall'Italia fra le due guerre mondiali e, forse, il maggiore in assoluto nella sua storia; certo il massimo che la finanza italiana potesse all'epoca permettersi. Probabilmente sarebbe stato anche ultimato, se la guerra non avesse imposto altre esigenze e priorità, e se, soprattutto, fosse stato gestito meglio l'allestimento dell'*Impero*. In ogni caso, generò viva apprensione nello stato maggiore generale della Marine Nationale. Il 19 gennaio 1938 il suo capo, l'ammiraglio François Darlan, intervenne prontamente nei confronti del presidente del Consiglio dei ministri, Paul Reynaud, drammatizzando la nuova situazione, allo scopo di ottenere un'integrazione alla *tranche* del 1938 che era stata approvata qualche settimana prima, ma che incontrava ancora difficoltà politiche. Nel suo apprezzamento, per effetto dei programmi in atto, la flotta francese fino al 1939 sarebbe stata superiore a ciascuna delle flotte italiana e tedesca; dalla metà del 1939 alla fine del 1941 essa sarebbe stata equivalente all'italiana e superiore alla tedesca; a partire dal 1942 sarebbe stata nettamente inferiore all'italiana e, più o meno, a livello di quella tedesca. In un tale scenario fino al 1939 la Francia avrebbe potuto tenere testa sul mare con i propri mezzi all'una o all'altra delle potenze continentali. Dal 1939 al 1942 essa avrebbe potuto agire con successo con l'aiuto di una potenza alleata; dopo il 1942 la debolezza navale francese avrebbe costituito un onere per un eventuale alleato, e da sola sarebbe stata battuta in partenza in tutti i teatri marittimi, con i possedimenti d'oltremare alla mercé del nemico.

Per Darlan l'ambizioso programma navale italiano del 1938 non era un *bluff*, poiché tutti i precedenti erano stati integralmente realizzati, e anche in vista di una futura conferenza per la limitazione degli armamenti navali – quella prevista per il 1940 – la Francia non avrebbe potuto presentarsi in una situazione iniziale d'inferiorità verso l'Italia. Oltretutto, nel febbraio 1938 la costruzione delle prime due "35 000", *Richelieu* e *Jean Bart*, in risposta alle prime due "Littorio", accusava un ritardo, rispettivamente, di 11 e 13 mesi, e tutto

lasciava pensare che la prima di queste non sarebbe stata operativa prima della fine del 1940 o gli inizi del 1941, mentre le due “Littorio” lo sarebbero state già nel maggio 1940.

Darlan ottenne il risultato sperato. Il 2 maggio 1938 il Consiglio dei ministri licenziò con decreto legge la *tranche* 1938 *bis*, comprendente due navi da battaglia da “35 000” tons tipo “Richelieu”, la *Clemenceau* e la *Gascogne*, in risposta alle due “Impero”, il finanziamento delle quali, invero, avrebbe dovuto essere autorizzato già l'anno prima se non si fosse opposto lo stesso Reynaud. Complessivamente, le due *tranches* francesi del 1938 programmarono la costruzione delle 2 grandi corazzate, 2 portaerei, 2 incrociatori leggeri, 7 cacciatorpediniere, 8 torpediniere, 12 sommergibili per totali 156 160 tons da realizzarsi fra il 1938 e il 1942.⁽²⁹⁾

Nel 1939 sia l'Italia sia la Francia vararono altri due programmi, rispettivamente, di 76 992 tons e 7844 tons, nessuno dei quali comprendenti corazzate, ma quello italiano, per la prima volta, prevedeva anche la realizzazione di una forza d'evasione con 3 incrociatori leggeri (i “Costanzo Ciano”), 6 torpediniere, 12 sommergibili e 2 petroliere extra tonnellaggio, destinati a operare nell'Oceano Indiano.⁽³⁰⁾ Entrambi i programmi furono sospesi per lo scoppio della guerra in Europa.

(29) Sulle *tranches* 1938 per 57 785 tons di naviglio e 1938 *bis* per 98 375 tons v. H. Coutau-Bégarie, C. Huan, *Darlan*, s.l. [ma Paris, n.d.a.], Fayard, 1989 e P. Guillevin, “Le programme naval français en 1939-1940”, parte I, *Le Revue Maritime*, n. 266, p. 718-733, qui p. 721 e parte II, *ibid.*, n. 267, p. 870-906, qui p. 873. Nell'aprile 1939 la *tranche* 1938 *bis* subì alcune modifiche con riguardanti il naviglio leggero; per semplicità di tali modifiche si è tenuto qui direttamente conto. Per l'apprezzamento del capo di stato maggiore generale della Marine Nationale, amm. François Darlan, v. il suo appunto “Politique navale”, 20.01.1938, in H. Coutau-Bégarie, C. Huan (a cura di), *Lettres et notes de l'Amiral Darlan*, Paris, Economica, 1991, doc. 31, p. 73-76.

(30) Il programma navale italiano del 1939-1940 era suddiviso in due parti:

- a) la prima comprendente 3 incrociatori leggeri di grande autonomia, la classe “Costanzo Ciano” di 8000 tons, 2 navi cisterna extra tonnellaggio in funzione di navi appoggio, 12 sommergibili di grande crociera tipo “Ammiraglio Caracciolo” di 1461 tons, adatti a operare in acque tropicali, 6 torpediniere tipo “Orsa” di 855 tons, destinate a operare in Oceano Indiano;
- b) la seconda comprendente 12 cacciatorpediniere tipo “Soldati” di 1620 tons, ma con armamento principale a duplice impiego, antinave e antiaereo, 12 sommergibili di piccola crociera di 800 tons destinati a rimpiazzare il naviglio antiquato in Mediterraneo.

Il programma navale, ripartito su tre esercizi dal 1939-1940 al 1941-1942, avrebbe comportato una spesa complessiva di 3000 milioni Lit e, secondo Cavagnari, se non avesse

Le apprensioni francesi, che originarono la *tranche* 1938 *bis*, non erano immotivate. Fra il 1936 e il 1939 la Francia approvò, per il solo naviglio principale, 58 navi per 191 342 tons, e l'Italia 157 navi per 277 723 tons, esclusi i due "Duilio" in ricostruzione, con una decisa prevalenza sia per numero di navi sia per tonnellaggio complessivo.

In estremo riepilogo, i programmi navali fra il 1922 e il 1939 registrarono l'approvazione di 205 navi per 673 178 tons per la Francia e di 286 navi per 599 420 tons per l'Italia. Considerando il solo rapporto con la Francia, in circa 18 anni l'Italia aveva superato in numero la Francia e ridotto sensibilmente il divario in tonnellaggio. Nel 1940, considerando il solo naviglio principale in servizio, in costruzione o in programma, l'Italia contava 280 navi per 700 722 tons rispetto alle 240 navi per 827 972 tons della Francia, e il rapporto di tonnellaggio era giunto a 0,85:1 rispetto allo 0,63:1 del 1931 (401 318 tons rispetto a 638 660 tons) e allo 0,64:1 del 1919. L'Italia, dunque, appariva in

potuto essere avviato per intero nel 1939 avrebbe potuto esserlo, almeno in parte, nel 1940. Cavagnari lo sottopose a Mussolini l'8 aprile 1939, e il Duce lo approvò il 29 aprile successivo. Fu autorizzato con la legge di bilancio per la Marina 6 giugno 1939, n. 826, per ordine di Mussolini; allo scopo di tenerne celate le finalità oceaniche, alle potenze firmatarie del secondo trattato navale di Londra fu data comunicazione di un programma ridotto di 2 incrociatori, 8 cacciatorpediniere, 4 torpediniere, 6 sommergibili di grande crociera e 6 di piccola crociera, con la disposizione aggiuntiva di tenere particolarmente segrete le caratteristiche di grande autonomia e dell'impianto di condizionamento d'aria degli incrociatori. La stessa comunicazione fu in un secondo momento diramata agli organi d'informazione. V. Ministero della Marina alla Segreteria particolare del Duce con allegato il "Programma navale [1939, n.d.a.]", 08.04.1939; Cavagnari agli uffici dipendenti dello Stato Maggiore della Marina, "Programma di costruzioni navali 1939". AUSMM, R.B., b. 3184, f. Anno 1939, Programma navale 1939, nonché per la legge di approvazione e relativi atti parlamentari v. "Il bilancio di previsione del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII", *Rivista Marittima*, supp. al n. di luglio-agosto 1939. Il programma navale 1939-1940 non fu avviato, ma neppure cancellato. Solo nell'agosto 1940, a guerra iniziata, fu sostituito dal primo programma di guerra ben più modesto e commisurato alla nuova situazione con la completa rinuncia a ogni aspirazione oceanica. Comprende infatti 5 cacciatorpediniere classe "Soldati" e 10 sommergibili tipo "600". V. appunto dell'ufficio trattati dello stato maggiore della Marina, 10.08.1940, AUSMM, R.B., b. 3184, f. Anno ..., cit.

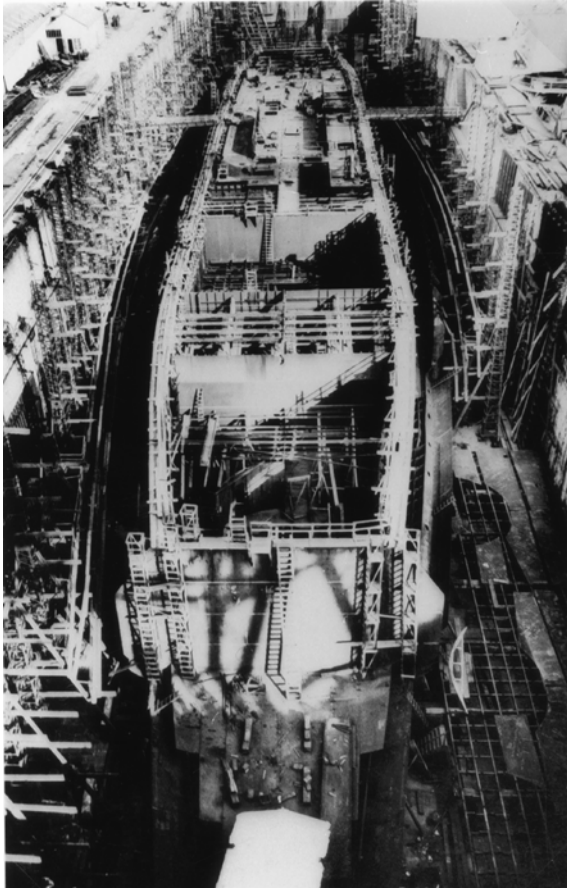
La *tranche* francese 1939, detta anche 1938 C, trasse, invece, origine dalla necessità di naviglio antisommergibile in presenza del potenziamento dell'arma subacquea di entrambe le Marine dell'Asse e costituiva un completamento delle due precedenti *tranches* 1938 e 1938 *bis*. V. appunto di Darlan, "Necessite d'une nouvelle tranche de constructions navales de replacement", 05.04.1939, H. Coutau-Bégarie, C. Huan (a cura di), *Lettres ...*, cit., doc. 43, p. 91-94.

grado di dar corso ai propri programmi navali almeno quanto la Francia e, forse, un po' di più, e di raggiungere quel traguardo di 700 000 t di naviglio principale che si era posto per il 1942, oltretutto con un'età unitaria del naviglio molto bassa, mentre la Francia a fatica riusciva a mantenere un vantaggio effettivo sull'Italia, come di lì a poco avrebbe dimostrato anche la sorte delle *tranches* del 1938.

Come, infatti, temuto da Darlan, la *tranche* 1938 *bis* incontrò non lievi difficoltà a livello politico, come spesso accadeva in Francia per le diffuse perplessità presenti in quegli ambienti sulle grandi navi. Così, nel dicembre 1938 Darlan dovette difendere la nuova *tranche* dallo stesso Reynaud, che intendeva utilizzare i fondi destinati alla *Gascogne* per l'acquisto di 1000 aerei dagli Stati Uniti. Ma non meno lo preoccupavano le carenze tecniche dell'industria cantieristica francese, le quali, a suo giudizio, costituivano uno dei principali fattori di ritardo nell'approntamento del naviglio, al pari del fatto che nei cantieri privati e negli arsenali della Marina si adottasse l'ordinario orario di lavoro di 40 ore settimanali.⁽³¹⁾ Il che si riflesse anche sulle due ultime "35 000".

La *Clemenceau* fu impostata appena il 17 gennaio 1939 nel bacino di costruzione n. 4 dell'arsenale della Marina di Brest, solo dopo che questo fu reso libero dalla *Richelieu*. Il varo era previsto per il 1941 e l'entrata in servizio entro la fine del 1943; ma il 28 settembre 1939 i lavori furono sospesi per lo scoppio della guerra in Europa, per la conseguente mobilitazione di massa che interessò molte maestranze dell'industria e degli stessi arsenali militari e della Marina, e per l'insorgere di altre priorità, fra le quali l'allestimento della *Richelieu* e della *Jean Bart*. I lavori ripresero lentamente il 6 dicembre 1939 con il rientro di operai per effetto della stasi sul fronte franco-tedesco, ma furono definitivamente sospesi il 10 giugno 1940, quando la sua costruzione aveva raggiunto il 10%.

(31) Sulle vicissitudini delle *tranche* 1938 *bis* v. H. Coutau-Bégarie, C. Huan, *op.cit.*, p. 137 sg. e sulle preoccupazioni di Darlan intorno alle costruzioni navali nel quadro della preparazione militare della Francia v. appunto di Darlan, "La situation actuelle et la politique militaire de la France", 15.11.1938, H. Coutau-Bégarie, C. Huan (a cura di), *Lettres ...*, cit., doc. 36, p. 81-84. Quanto al limite delle quaranta ore settimanali, per disposizione di Mussolini, esso era nello stesso periodo rigorosamente applicato anche in Italia. Cfr. Dallolio agli stabilimenti ausiliari, "Regime di lavoro", 05.09.1938, AUSMM, R.B., b. 2724, f. 3: Cogefag. Distribuzione di materie prime.



Una bella veduta della nave da battaglia francese *Clemenceau* di 35 000 t nel bacino di costruzione n. 4 dell'arsenale della Marina di Brest il 5 giugno 1940. Con la similare *Gascogne* costituì il nucleo dell'imponente tranche 1938 bis e la risposta francese alle italiane "Impero" e tedesche "Bismarck". Il programma, fortemente voluto dal capo di stato maggiore generale della Marine Nationale, amm. François Darlan, incontrò notevolissime difficoltà di ordine politico-finanziario e industriale, tanto che solo una piccolissima parte di naviglio poté essere impostata prima della capitolazione della Francia nel giugno 1940. (Coll. M. Piovano)

La *Gascogne* non riuscì neppure a essere impostata. Per il protrarsi della progettazione – a differenza delle tre precedenti "35 000" le due torri quadrate erano disposte una a prua e una a poppa – gli ordinativi per le piastre di corazza e i cannoni da 380 mm non furono eseguiti che nel giugno 1939 e, del resto, la nave non avrebbe potuto essere impostata nel bacino di costruzione del cantiere A.C. Loire di Saint Nazaire prima del varo della *Jean Bart*, che lo liberasse e che ebbe luogo il 6 marzo 1940; motivo per cui l'annualità 1939 dei fondi assegnati alla nuova costruzione fu destinata ad altri fini. Come per la *Clemenceau*, i lavori furono sospesi il 28 settembre 1939 e ripresero il 12 aprile 1940, per essere definitivamente sospesi il 10 giugno 1940, quando appena il 6% del materiale era stato assemblato e l'impostazione non avrebbe potuto avvenire prima dell'estate.⁽³²⁾

(32) Sui ritardi che afflissero l'impostazione della *Clemenceau* e della *Gascogne* fino al loro abbandono v. J. Jordan, R. Dumas, *French Battleships 1922-1956*, Barnsley, Seaforth, 2009, p. 171-176 e P. Guillevin, cit., parte II, p. 273.

In definitiva, è agevole cogliere tratti in comune fra i programmi navali delle due potenze latine, specie nei concetti ispiratori, ora che anche la Marina francese si era orientata alla realizzazione di grandi navi, e gli sforzi dei loro capi, Cavagnari e Darlan, per affermarli e difenderli: il primo dovendo soprattutto vincere i vincoli derivanti dalla situazione valutaria del Paese; il secondo le resistenze di governo e parlamento restii a investire ingenti risorse in costruzioni navali, dato che, nella guerra di coalizione che si andava profilando, la minaccia maggiore per la Francia proveniva dal fronte terrestre. Era, pertanto, naturale che sul rafforzamento dell'Esercito e dell'Aeronautica si appuntassero le prevalenti attenzioni del governo, considerato che la Royal Navy garantiva una larga superiorità sulle Marine dell'Asse in tutti i teatri. Entrambi i programmi si ponevano, inoltre, al di sopra delle possibilità finanziarie e industriali di entrambe le potenze: in Italia non vi erano problemi per l'industria cantieristica, ma l'industria a monte non appariva in grado di soddisfare le forniture necessarie alla contemporanea costruzione di tante navi; in Francia la principale strozzatura pare, invece, risiedesse proprio nelle insufficienti dotazioni dell'industria cantieristica. Ma, considerato lo stato di attuazione dei programmi fino allo scoppio della guerra in Europa (settembre 1939), e fino all'entrata in guerra dell'Italia e alla capitolazione della Francia (giugno 1940), la prima ne usciva sicuramente meglio.

Tipologia di naviglio	ITALIA ^(*)					FRANCIA*				
	progr. 1938 supp.	imp. entro 9.1939	imp. entro 6.1940	varati entro 9.1939	varati entro 6.1940	progr. 1938 e 1938 <i>bis</i>	imp. entro 9.1939	imp. entro 6.1940	varati entro 9.1939	varati entro 6.1940
n.b. ^(**)	2	2		-	2	2	1	/	/	/
n.p.a.						2	2	/	/	/
i.l.						2	2	/	/	/
esp.	12	8	4	-	-					
c.t.						7	/	/	/	/
t.p.						8	1	2	/	/
s.m.	16	14	2	5	8	12	7	2	/	/
tot.	30	24	6	5	10	32	12	4	/	/

(*) Non sono considerati i programmi navali 1939-1940 per l'Italia e 1939 (o 1938 C) per la Francia, in quanto del tutto inattuati, né i successivi programmi di guerra.

(**) Non sono inclusi i due "Duilio" in ricostruzione, uniche due "nuove" unità rientranti nel programma 1937-1938.

Ma, come si vedrà fra poco, se, realisticamente, la Regia Marina non andrà oltre il secondo gruppo di “Littorio”, nell’inverno 1940 la Marine Nationale mise a punto un programma di guerra comprendente, fra l’altro, due navi da battaglia di 40 000 tons, la classe “Alsace”, poi autorizzato dal governo il 1° aprile 1940, e questo, mentre veniva sospesa e, poi, annullata la costruzione delle due “Clemenceau”.

Quali navi da battaglia dopo le “Littorio”?

S’è visto come agli inizi del 1939, all’epilogo dei negoziati per la riduzione degli armamenti navali, l’Italia si era pronunciata contro la costruzione di navi da battaglia di oltre 40 000 tons e, anzi, Roma, pur avendo tardato quasi tre anni ad aderire al secondo trattato navale di Londra si dimostrò la più incline a sostenerlo. I motivi emergono con chiarezza e in dettaglio nelle consultazioni con Berlino sull’argomento.

Come l’Ufficio piani di operazioni dello stato maggiore della Regia Marina illustrò in un documento comparato del 1° ottobre 1938 dei vantaggi e svantaggi delle corazzate da 40 000 e da 45 000 tons, il nucleo fondamentale della squadra da battaglia italiana sarebbe stato composto da unità da 35 000 tons, e non vi era l’interesse che le altre Marine mediterranee, la Royal Navy e la Marine Nationale, ne disponessero di potenza maggiore. Il *Littorio* e il *Vittorio Veneto* sarebbero stati pronti nel febbraio 1940 (in realtà qualche mese dopo), mentre l’*Impero* e il *Roma*, rispettivamente, nel dicembre 1941 e nel maggio 1942 (in realtà il solo *Roma* nel giugno 1942); se la Gran Bretagna avesse iniziato nel 1938 la costruzione di corazzate da 45 000 tons, data la sua maggiore potenzialità industriale, queste sarebbero entrate in servizio, contemporaneamente o, addirittura, prima dei due “Impero”, svalutandoli di conseguenza.

Da un punto di vista tecnico, se, infatti, le navi da battaglia tipo “Littorio” da 35 000 tons – ma già si sapeva che il dislocamento standard effettivo si sarebbe aggirato attorno alle 40 000 tons – erano in grado di affrontare vantaggiosamente le “35 000” britanniche della nuovissima classe “King George V”, essendo queste ultime armate “solo” con cannoni da 356 mm, e di misurarsi anche con le corazzate da 40 000 tons del programma 1938 armate con cannoni da 406 mm, dal momento che non vi sarebbe stata né grande differenza fra il 406 britannico e il 381 italiano, né sufficiente margine di dislocamento per ottenere velocità superiori ai 30 nodi dei “Littorio”, queste

non sarebbero state all'altezza di navi da battaglia da 45 000 tons, inesorabilmente superiori per armamento e velocità alle corazzate italiane.

Da un punto di vista diplomatico, poi, considerato che Parigi aveva dichiarato che se le altre potenze continentali europee si fossero limitate alle 35 000 tons si sarebbe attenuta per le nuove costruzioni a questo dislocamento, vi sarebbe stato da parte italiana tutto l'interesse ad assecondare questa inclinazione, di modo che la Francia non si spingesse verso le 45 000 tons. Nell'autunno del 1940 era prevista, inoltre, una consultazione intermedia fra le principali potenze: così, se all'epoca tutte le potenze europee si fossero attenute al limite delle 40 000 tons, vi sarebbero state buone possibilità di rimanere entro tale limite; se, viceversa, alcune potenze europee avessero iniziato la costruzione di corazzate da 45 000 tons, sarebbe stato molto improbabile che si adottasse per il futuro un tonnellaggio inferiore; per conseguenza, l'Italia aveva tutto l'interesse ad accettare il punto di vista anglo-francese piuttosto di quello tedesco favorevole alle corazzate da 45 000 tons, e ottenere per contropartita dalla Gran Bretagna che questa non mettesse sullo scalo fino alla conferenza dell'autunno 1940 navi di dislocamento superiore a 40 000 tons.

Ma erano, soprattutto, le argomentazioni di natura politico-economica a dare la misura di questa opzione. Per lo stato maggiore della Regia Marina le nazioni meno ricche, come l'Italia, fino ad allora in grado di contrastare efficacemente le navi possedute dalle altre nazioni, non avevano l'interesse a spingere verso la costruzione di "supercolossi", di cui avrebbero potuto possedere solo pochi esemplari, mentre "per ragioni strategiche e tattiche" il nucleo delle navi da battaglia doveva essere costituito da parecchi e non da pochi esemplari. Per contro, le nazioni più ricche avrebbero risposto sempre alle costruzioni delle potenze antagoniste con navi egualmente forti e in numero maggiore (il secondo trattato di Londra non imponeva, infatti, limiti quantitativi); così se la Germania avesse costruito navi da 45 000 tons, non solo gli Stati Uniti, ma anche Gran Bretagna e Francia avrebbero fatto altrettanto, predisponendo, fra l'altro, tutto l'ambiente internazionale ad accrescere armamenti.

La costruzione di supercorazzate avrebbe, inoltre, aperto nuovi problemi logistici che, a loro volta, chiedevano spese cospicue e tempi lunghi, per accrescere la profondità e l'ampiezza dei canali navigabili, dei fondali dei porti e delle basi, per ampliare i bacini e le attrezzature in genere. Per inciso va qui ricordato che le principali infrastrutture esistenti in Italia erano appena sufficienti, e non tutte, per le necessità dei "Littorio" e che, per fare un paragone, in Francia era ancora meno buona per i tipi "Richelieu". Non ultimo, la potenzialità industriale italiana non aveva margine per ampliare le costruzioni

già votate durante il periodo coperto dal trattato di Londra (1936-1942) e, cioè, i due "Duilio" ammodernati e i due "Impero", ed era pertanto contrario agli interessi italiani che qualche altra potenza iniziasse da subito la costruzione di navi di caratteristiche superiori a queste ultime.

L'unico punto a favore delle "45 000" fu intravisto nella possibilità offerta di conseguire un miglior equilibrio fra le tre componenti fondamentali di armamento, protezione e velocità.⁽³³⁾ In linea con queste considerazioni, il 2 ottobre 1938, Cavagnari sottopose un promemoria a Mussolini, cui allegò il documento appena commentato e in cui sostenne l'opportunità per l'Italia di non eccedere nel dislocamento le 40 000 tons, in base al fatto che la costruzione dei due "Impero" accanto ai due "Littorio" già la impegnava fino al 1941-1942, e di consigliare, pertanto, la Germania a fare altrettanto, pur avendo questa sullo scalo due sole "35 000" – la *Bismarck* e la *Tirpitz* – che le lasciavano ampi margini utilizzabili di capacità produttiva.⁽³⁴⁾

Le tesi così argomentate dal Lungotevere delle Navi rendono non solo evidenti le ragioni politiche e tecniche contrarie ad accordi internazionali che aprissero alla costruzione di navi da battaglia di caratteristiche superiori alle "Littorio", ma testimoniano anche l'impossibilità da parte dell'Italia d'impostarne di nuove almeno fino alla fine del 1942. Quindi, l'azione politica e diplomatica del governo avrebbe dovuto orientarsi a congelare la situazione qualitativa degli armamenti navali ai livelli più bassi possibile posti dal trattato ancora in vigore. A questo punto, non è irragionevole concludere che né il governo né, tanto meno, la Marina italiana realisticamente pensassero per i prossimi anni a potenziare il nucleo programmato e approvato delle quattro navi da battaglia ammodernate e delle quattro "Littorio". Le ipotesi di nuove e più grandi corazzate, di cui spesso qua e là si legge in relazione al periodo in esame, vanno, al più, annoverate nella corrente attività di studio e progettazione, inclusa quella autonomamente svolta dall'industria cantieristica, la quale doveva potenzialmente mettere in conto la costruzione di navi fino a 45 000 tons, come è dato leggere nella relazione della Commissione finanze del Senato del Regno sul bilancio di previsione della Marina per l'esercizio finanziario 1938-1939.⁽³⁵⁾

(33) Stato Maggiore della Marina, Ufficio piani di operazioni, "Proposta inglese di fissare a 40.000 tons il tonnellaggio massimo delle navi da battaglia per le potenze europee", AUSMM, fondo D.G. ..., cit., b. Studi politici 1, f. P1/B4.

(34) Promemoria di Cavagnari a Mussolini, "Proposta inglese per fissare a 40.000 il tonnellaggio massimo delle navi da battaglia per le potenze europee", 02.10.1938, *ibid.*

(35) "Bilancio di previsione del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939", cit.

NAVI DA BATTAGLIA IN PROGRAMMA E IMPOSTATE DAL SECONDO TRATTATO DI LONDRA FINO AL SETTEMBRE 1939								
ANNO FINANZIARIO	1936 (1936-1937)		1937 (1937-1938)		1938 (1938-1939)		1939 (1939-1940)	
POTENZA	in progr.	impostate	in progr.	impostate	in progr.	impostate	in progr.	impostate
GRAN BRETAGNA	2x35 000		3x35 000	5x35 000	2x40 000		2x40 000	2x40 000
STATI UNITI	2x35 000	1x35 000	4x35 000	1x35 000	2x45 000			3x35 000
GIAPPONE			2x64 000		1x64 000			
FRANCIA					2x35 000			1x 35 000
ITALIA(*)					2x35 000	2x35 000		
GERMANIA	2x35 000	2x35 000					2x52 600	2x52 600
URSS					4x59 100	2x59 100(**)		

(*) Per l'Italia non sono conteggiati i due "Duilio".

(**) Piano pluriennale 1938-1942, approvato in via definitiva solo nel 1940.

CLASSI E ARMAMENTO PRINCIPALE DI NAVI DA BATTAGLIA IMPOSTATE O IN PROGRAMMA DAL SECONDO TRATTATO DI LONDRA AL SETTEMBRE 1939						
	35 000 tons(*)	40 000 tons(*)	45 000 tons(*)	52 600 tons(*)	59 100 tons(*)	64 000 tons(*)
GRAN BRETAGNA	5 "King George V" 10 da 356 mm	2 "Lion"(**) 9 da 406 mm				
STATI UNITI	2 "Washington", 4 "South Dakota" 9 da 406 mm		2 "Iowa" 9 da 406 mm			
GIAPPONE						2 "Yamato" 9 da 460 mm
FRANCIA	1 "Clemenceau"(**), 1 "Gascogne"(**) 8 da 380 mm					
ITALIA	2 "Impero"(***) 9 da 381 mm					
GERMANIA	2 "Bismarck" 8 da 380 mm			2 "H 39"(***) 8 da 406 mm		

URSS					4 "Sovetskii Soyuz" (**) 9 da 406 mm	
------	--	--	--	--	--	--

(*) Dislocamenti standard nominali in tonnellate inglesi.

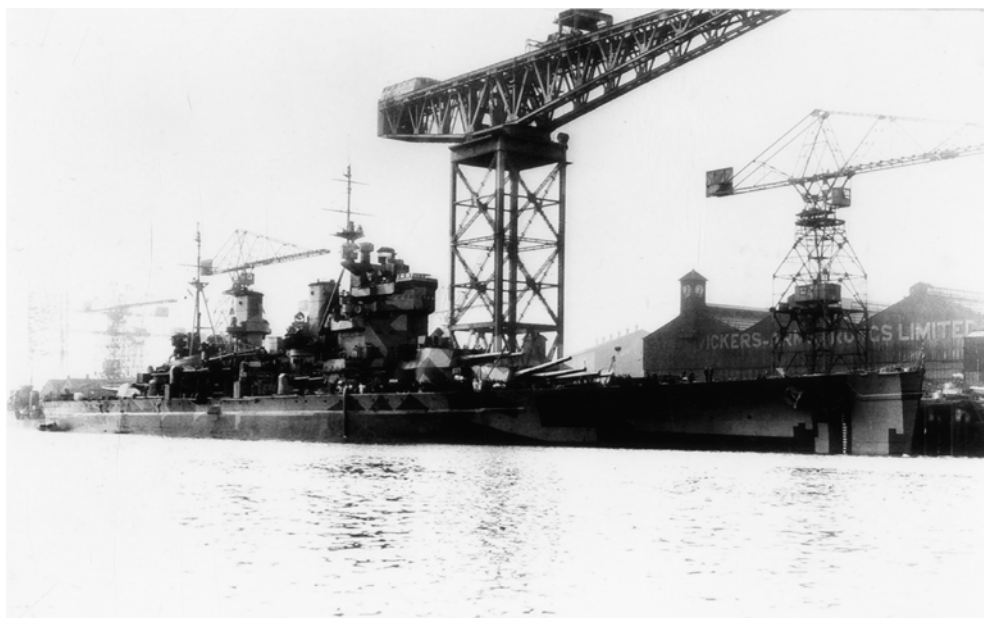
(**) Mai completata/e.

(***) Una non completata.

Le consultazioni sul dislocamento massimo delle navi da battaglia si svolsero a Berlino agli inizi del gennaio 1939 fra le delegazioni della Kriegsmarine e della Regia Marina, e si conclusero con un solo parziale accoglimento della tesi italiana, in quanto i tedeschi, come già accennato, si dichiararono disposti ad attenersi al limite di 40 000 tons solo per il 1939.⁽³⁶⁾ Le conversazioni si estesero anche a più generali questioni attinenti alla cooperazione fra le due Marine, ma quello che qui più importa osservare è che da parte tedesca nulla si disse del piano "Z", la cui terza versione, che si sarebbe rivelata definitiva, era stata ultimata il 12 dicembre 1938 e prevedeva, quanto a navi da battaglia, la realizzazione di ben sei unità da 52 600 tons entro la fine del 1945, partendo dall'impostazione già di due, la "H" e la "J", nel 1939.⁽³⁷⁾ In quel momento il piano non aveva ancora ricevuto la sanzione di Hitler – l'avrebbe avuta il 29 gennaio – ma le sue implicazioni sotto il profilo internazionale e dei primi cauti rapporti di collaborazione fra le due Marine, erano di non lieve portata, dal momento che il piano sarebbe stato incompatibile con gli accordi navali anglo-tedeschi del 1935 e del 1937, sia sotto il profilo qualitativo, sia sotto quello quantitativo e avrebbe condotto alla loro rottura, alterando anche la relatività di forze sul mare fra le contrapposte coalizioni. Così, quando a conclusione di quei colloqui l'Ufficio piani di operazioni dello stato maggiore della Regia Marina formulò il nuovo

(36) Amm. div. Romeo Oliva al Ministero della Marina, "Conversazioni navali italo-tedesche", 12.01.1939, AUSMM, DG, cit., b. Studi politici 1, f. P1/B4. Il programma navale tedesco per il 1939 dichiarato alla delegazione italiana sarebbe stato formato da una nave da battaglia di 40 000 tons, 13 cacciatorpediniere, 6 torpediniere e 35 sommergibili. Dunque, la delegazione tedesca non solo tacque sul piano "Z", ma nulla disse sul reale dislocamento (52 600 tons) della o delle corazzate che sarebbero state poste sullo scalo nel 1939.

(37) M. Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, Frankfurt am Main, Bernard & Graefe, 1970 ss., vol. I, 1935-1941, p. 58 sg.



La nave da battaglia *King George V*, prima vera “35 000” britannica, nell’ottobre 1940 al termine dell’allestimento al cantiere Vickers-Armstrong sul Tyne. Secondo un apprezzamento dell’Ufficio piani dello stato maggiore della Regia Marina, grazie al maggior calibro dell’armamento principale (381 mm rispetto a 356), le “Littorio” potevano considerarsi superiori a queste navi ed equivalenti a eventuali nuove corazzate britanniche da 40 000 t armate con cannoni da 406 mm, dal momento che il 381 italiano sarebbe stato a questi di poco inferiore. (Coll. M. Piovano).

programma settennale 1939-1945 si basò ancora sul mantenimento della relatività 35:100 tra le flotte tedesca e britannica.⁽³⁸⁾

Questo programma navale, messo a punto nel gennaio 1939, era in larga misura un aggiornamento del programma del settembre 1937, mantenendo costanti la costellazione di alleanze (Italia-Germania e Francia-Gran Bretagna) e la formula limite del 50%, i fattori finanziari e produttivi (per l’Italia un massimo annuale di 55 000 tons ovvero 52 000 tons di naviglio “combattente” e 8000 tons di naviglio minore e sussidiario per un massimo di 1485 milioni Lit all’anno) e le proporzioni finali (per l’Italia 8/10 rispetto la Francia, 4/10

(38) Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina, Ufficio piani di guerra “Promemoria sul programma navale anno XVII e seguenti”, AUSMM, fondo *D.G.*, cit., pacco n. 1, b. DG 0/A, f. A1.

A. de Toro - Dalle "Littorio" alle "Impero"

rispetto la Gran Bretagna e 11/10 rispetto alla Germania), da raggiungersi entro il 1945. La spesa complessiva sarebbe stata di circa 7000 milioni Lit nei sette anni, includendo almeno in parte, le spese già autorizzate, a cominciare dai due "Impero". Lo studio prevedeva che in questo lasso di tempo sarebbe stato realizzato naviglio principale come dalla sottostante tabella.

TIPOLOGIA DI NAVIGLIO	N. DI UNITÀ	DISLOCAMENTO UNITARIO (TONS)	DISLOCAMENTO TOTALE (TONS)
navi da battaglia(*)	2	35 000	70 000
portaerei	2	15 000	30 000
incrociatori di squadra	4	8 000	32 000
incrociatori oceanici	4	8 000	32 000
cacciatorpediniere	20	1 522	30 440
torpediniere	20	660	13 200
sommergibili di grande crociera(**)	16	1 100	176 000
TOTALE	68		209 240

(*) I due "Impero".

(**) I 16 sommergibili oceanici del programma 1938 *bis*.

A questo tonnellaggio si aggiungevano 27 100 tons di naviglio "minore" (Mas, unità antisommergibili, *etc.*) e 23 700 tons di navi sussidiarie.

Rispetto allo studio del settembre 1937 i tratti maggiormente distintivi erano dati da:

- a) la costituzione di una forza destinata a operare nell'Oceano Indiano formata da incrociatori e sommergibili di grande autonomia e di navi appoggio, avente per base principale Chisimaio nel Sud della Somalia, per il cui apprestamento erano messi in conto stanziamenti aggiuntivi; ma non risulta che vi fosse destinato alcuno degli esploratori oceanici della nuovissima classe "Capitani Romani", la cui costruzione era stata approvata l'anno precedente;
- b) la costituzione di nuove squadriglie di cacciatorpediniere di squadra per la scorta del futuro complesso di 8 navi da battaglia, anche con compiti antiaerei, prevedendo che 8 di essi fossero dotati di armamento principale (cannoni da 120 mm) a duplice uso;

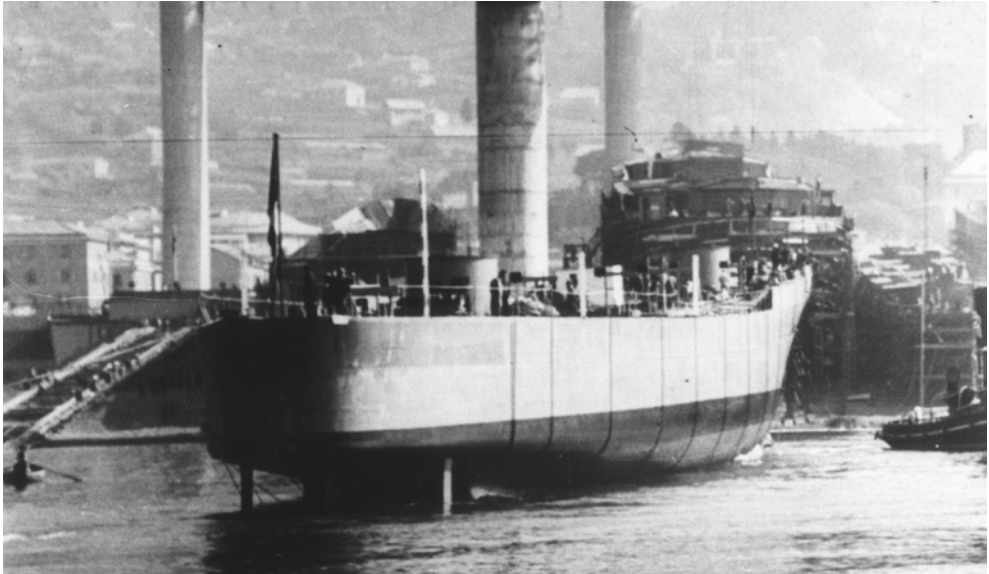
- c) potenziamento dell'arma subacquea per compensare in Mediterraneo la sottrazione di battelli destinati a operare negli oceani.

Dunque, per il Mediterraneo lo studio confermava il traguardo delle otto corazzate (4 nuove e 4 ammodernate), considerandole sufficienti a garantire una certa tranquillità e un *“complesso tale da costringere l'avversario ad un imponente spiegamento di forze”*, concetto questo che enucleava la funzione di *fleet in being*, che lo stato maggiore della Marina avrebbe assegnato alla squadra da battaglia per tutta la durata dell'imminente conflitto. E serve anche sottolineare il mantenimento in programma di due portaerei da 15 000 tons, anch'esse destinate a operare in Mediterraneo, nonostante le solenni dichiarazioni rese da Cavagnari al senato circa l'inutilità per l'Italia di questa tipologia di navi e la rinuncia della Marina a disporre,⁽³⁹⁾ segno della natura schiettamente politica di quelle asserzioni e non frutto di una reale convinzione.

I requisiti operativi racchiusi nello studio del gennaio 1939 furono ripresi, sia pure in scala ridotta, dal programma navale 1939-1940, di cui si è fatto già cenno (v. nota 29). Che, però, anche la sua realizzazione si sarebbe rivelata problematica si evince dall'entità del primo programma di guerra che lo sostituì nell'agosto 1940, formato da soli 5 cacciatorpediniere (classe “Soldati” II serie, poi saliti a 7) e 10 sommergibili di piccola crociera (classe “Acciaio”, poi divenuti 12) e dalle difficoltà per realizzare anche quest'ultimo, al punto che nessuno dei programmati cacciatorpediniere riuscì a entrare in servizio prima del febbraio 1942, e appena 3 dei nuovi sommergibili prima della fine del 1941 (fra ottobre e dicembre).

In estrema sintesi, gli impegni assunti per la realizzazione del programma navale 1937-1938 e del programma supplementare del 1938 concorsero a che la Marina italiana fosse costretta per oltre un anno e mezzo di guerra a non poter disporre di alcun apporto in fatto di naviglio principale, specie in quei campi, come nel naviglio leggero, di cui massimamente si avvertiva il bisogno per compiti di squadra e di protezione del traffico; e ciò non tanto, almeno fino alla metà del 1941, per insufficiente capacità produttiva, specie nel settore

(39) Intervento di Cavagnari alla Camera dei deputati in sede di “Discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII”, tornata del 15 marzo 1938, *Rivista Marittima*, supp. al n. di giugno 1938, p. 101-107.



L'esploratore (o incrociatore leggero) *Cornelio Silla* scende in mare al cantiere Ansaldo di Genova Sestri il 28 giugno 1941. La classe “Capitani Romani” fu la più sacrificata del programma supplementare del 1938, principalmente perché la Marina non ne scorgeva una grande utilità nel contesto del conflitto appena iniziato. Già nel luglio del 1941 fu decisa la sospensione dei lavori, definitiva o temporanea, per sei di essi. Dei restanti sei, tre soli entrarono in servizio prima della fine della guerra. (Coll. F. Petronio)

cantieristico, quanto per quella carenza di materie prime che ne condizionò sin dall'inizio del conflitto la produzione bellica.⁽⁴⁰⁾

(40) Sintomatica fu la vicenda degli esploratori oceanici “Capitani Romani”. Nessuno di questi fu posto sullo scalo prima del 1939 e la loro costruzione proseguì stancamente, avendo la Marina perso interesse per queste navi, poco convinta della loro utilità operativa con l'uscita di scena dei diretti antagonisti francesi delle classi “Le Fantasque” e “Mogador” e per l'affacciarsi di altre priorità in fatto di naviglio leggero. Nel gennaio 1941 due soli di essi, l'*Attilio Regolo* e lo *Scipione Africano*, si trovavano in uno stadio di costruzione non troppo arretrato, e il capo dell'Ispettorato di costruzione, allestimento e collaudo nuove navi (Marinalles), amm. div. Carlo Bergamini, propose di completarli, di farne scendere in mare altri 3 o 4 prossimi al varo per liberare gli scali e, poi, di sospendere i lavori o proseguirli lentamente senza interferire con altre necessità, mettendone, eventualmente, in conto la demolizione, nonché di demolire le restanti unità sugli scali, se questo avesse giovato alla costruzione di naviglio più urgente e necessario; diversamente la demolizione non avrebbe avuto scopo. Bergamini allo Stato Maggiore della Marina e uffici dipendenti, “Situazione delle unità in costruzione”, 18.01.1941, AUSMM, *Maristat-Reperto*



Il *Roma* ad allestimento ultimato e mimetizzato davanti a Trieste nell'agosto 1942, prossimo a unirsi alla flotta a Taranto. Alla fine del 1938, la Marina italiana concordava con la proposta britannica di raggiungere un'intesa fra le maggiori potenze europee, affinché non si superasse per le future navi da battaglia il dislocamento standard di 40 000 tons, praticamente il limite delle possibilità italiane. Ciò, inoltre, avrebbe consentito ai quattro "Littorio", il cui dislocamento standard effettivo si attestava su questi valori (oltre 40 500 tons), di non essere superati da nuove costruzioni di altre potenze europee. (Foto: Museo Storico Navale di Venezia)

Scoppiato il conflitto, il pensiero dei vertici della Regia Marina sulla nave da battaglia e sul suo ruolo nella guerra marittima, sia pure in un'ottica di *fleet in being*, non mutò, e non ne fu solo prova il completamento del *Roma* nei tempi programmati, la prosecuzione, sia pure a singhiozzo, dell'allestimento dell'*Impero* e il ripristinino e l'ammodernamento del *Cavour*, pur incompleto, dopo il siluramento di Taranto. A differenza dell'alleata Germania, l'Italia non fece

Naviglio e Addestramento, b. 34, f. 333. Cinque mesi dopo il Ministero della Marina risolse di procedere al completamento di sei unità (*Attilio Regolo*, *Scipione Africano*, *Pompeo Magno*, *Ottaviano Augusto*, *Giulio Germanico* e *Ulpio Traiano*), di tenere fermi i lavori, frattanto già sospesi, del *Caio Mario*, *Paolo Emilio* e *Cornelio Silla* in dipendenza della disponibilità delle materie prime, e di rinunciare in via definitiva al *Claudio Tiberio*, *Claudio Druso* e *Vipsanio Agrippa*. Ministero della Marina allo Stato Maggiore della Marina e altri enti dipendenti, "Nuovi programmi navali in relazione alla situazione delle materie prime", 03.07.1941, AUSMM, *Maristat* ..., cit., b. 34, f. 341.

molti calcoli di quello che avrebbe dovuto essere l'assetto della flotta dopo la guerra, tranne quello guida di preservare il più possibile il nucleo da battaglia esistente, applicando anche in campo politico il principio della "flotta in potenza".

Tuttavia, a dimostrazione di quanto, ancora nel 1943, le navi da battaglia fossero al centro del pensiero dello stato maggiore della Marina, serve richiamare il programma di sviluppo della flotta enunciato il 14 gennaio di quell'anno, nel quale, oltretutto, trovarono ancora posto le corazzate ammodernate. Il documento – costituito da un promemoria di Supermarina, suo organo operativo – riaffermava la piena fiducia nelle grandi navi ai fini della condotta della guerra marittima. Le limitazioni al loro impiego nel conflitto non sarebbero derivate da deficienze intrinseche al tipo di unità, ma da deficienze esterne, quali l'insufficienza numerica e di addestramento della scorta aerea, numerica e tecnica delle scorte navali, la mancanza di radiolocalizzatori, la deficienza degli apprestamenti difensivi contro l'offesa aerea (non era, invece, nominata la carenza di combustibile). Gli Alleati avevano colmato tali manchevolezze e avevano impiegato le loro corazzate in tutti i teatri con risultati sempre decisivi, come recentemente dimostrato dall'invasione del Nord Africa francese. Per Supermarina anche l'Italia era in grado di superare in breve tempo le enunciate deficienze, e il nucleo corazzato avrebbe avuto un peso importante in una guerra di lunga durata e di sviluppo oceanico [sic] e sarebbe stato fattore importantissimo in trattative di pace. In quest'ottica, il dettagliato programma, che Supermarina delineò per tutte le categorie di naviglio, fino alle motozattere, e che teneva conto delle presumibili perdite, prevedeva le seguenti disponibilità di navi da battaglia:

- 1943: tre tipo "Littorio" e tre tipo "Cavour" (il *Cavour* riparato e rimodernato dopo il siluramento di Taranto e i due "Duilio"); il *Cesare* in riserva;
- 1944: quattro tipo "Littorio" e due tipo "Cavour" (il *Cavour* e un "Duilio"); un "Duilio" e il *Cesare* in riserva;
- 1945: come il 1944;
- fine 1946: quattro tipo "Littorio", due tipo "Cavour", le due "Dunkerque" (da recuperare a Tolone e ripristinare) un "Duilio" e il *Cesare* in riserva.

Le perdite che nel frattempo fossero intervenute avrebbero reso ancora più urgente la realizzazione del programma. Questo prevedeva fra l'estate 1943

e la primavera 1946 anche l'entrata in servizio di quattro portaerei: l'*Aquila*, lo *Sparviero*, nonché il *Bolzano* e il *Foch* recuperati e trasformati.⁽⁴¹⁾

Se, dunque, è evidente che le navi da battaglia restavano al centro del pensiero navale italiano è, altresì, chiaro che il potenziamento del nucleo corazzato, anche per il periodo postbellico, non sarebbe disceso da nuove, improbabili costruzioni, bensì dal completamento di quelle già in allestimento e dal recupero – peraltro, rivelatosi tecnicamente impossibile per i danni da autodistruzione riportati dalle armi – delle due corazzate francesi classe “Dunkerque”.

(41) Promemoria di Supermarina n. 2 del 14 gennaio 1943, “Orientamenti circa lo sviluppo delle costruzioni navali”, AUSMM, *Supermarina. Promemoria di Supermarina*, b. 1943.