

## Capitolo 3

# LA GEOSTRATEGIA E GLI AMBIENTI MARINI: LA MARINA MILITARE ITALIANA



Stemma della Marina Militare Italiana<sup>1</sup>

Lo stemma della Marina Militare Italiana è composto da uno scudo diviso in quattro quarti, ognuno dei quali è occupato dal blasone di una delle Repubbliche

---

<sup>1</sup> Fra gli elementi tradizionali che contraddistinguono la Marina Militare va ricordata anche la “Preghiera del marinaio”, recitata dall’ufficiale più giovane, a bordo di tutte le navi in navigazione, durante l’ammaina bandiera, al tramonto. Il testo di questa preghiera fu steso nel 1901 dallo scrittore Antonio Fogazzaro, sollecitato dal Vescovo di Cremona cui stava a cuore lo spirito religioso dei marinai. La consuetudine di recitare la preghiera a bordo delle navi si diffuse rapidamente, tanto che nel 1909 divenne obbligatoria.

*“ A Te, o grande eterno Iddio,  
Signore del cielo e dell’abisso,  
cui obbediscono i venti e le onde, noi,  
uomini di mare e di guerra, Ufficiali e Marinai d’Italia,  
da questa sacra nave armata della Patria leviamo i cuori.  
Salva ed esalta, nella Tua fede, o gran Dio, la nostra Nazione.  
Dà giusta gloria e potenza alla nostra bandiera,  
comanda che la tempesta ed i flutti servano a lei;  
poni sul nemico il terrore di lei;  
fa che per sempre la cingano in difesa petti di ferro,  
più forti del ferro che cinge questa nave,  
a lei per sempre dona vittoria.  
Benedici, o Signore, le nostre case lontane, le care genti.  
Benedici nella cadente notte il riposo del popolo,  
benedici noi che, per esso, vegliamo in armi sul mare.  
Benedici!”*

Ricordiamo, infine, che la “Festa della Marina” è stata formalmente istituita il 13 marzo 1939: il giorno in cui celebrare tale ricorrenza, il 10 giugno, fu scelto il tale occasione in ricordo dell’impresa di Premuda. Prima di tale data (ed anche fra il 1950 ed il 1963) la festa della Marina era celebrata il 4 dicembre, nel giorno dedicato alla patrona della Marina Militare, Barbara di Nicomedia.

marinare (Amalfi, Genova, Pisa e Venezia): nel primo quarto sullo sfondo rosso è rappresentato il leone alato, simbolo di San Marco, che brandisce una spada; nel secondo, c'è la croce rossa su fondo bianco, simbolo di Genova; nel terzo la croce bianca su fondo blu, simbolo di Amalfi; e, infine, nel quarto settore è rappresentata la croce bianca su fondo rosso simbolo di Pisa. Lo scudo è sormontato da una corona turrita e rostrata, che ricorda l'emblema conferito dal senato romano ai comandanti vincitori di battaglie navali.

La precedente insegna della Regia Marina rappresentava lo scudo sabauda. L'attuale stemma venne istituito nell'aprile del 1941 con Regio Decreto: era stato proposto due anni prima dall'allora Sottosegretario di Stato per la Marina e comprendeva anche il precedente scudo sabauda e due fasci littori, in onore del regime fascista. Nel 1947 l'allora Presidente della Repubblica, Enrico de Nicola, approvò le modifiche allo stemma, portandolo alla forma attuale.

Lo stemma viene utilizzato nella bandiera della Marina Militare Italiana ed è posto sulla prua delle navi ad essa appartenenti.

Anche la marina mercantile utilizza come simbolo lo scudo diviso in quattro quarti, che però differisce da quello appena descritto in due elementi: innanzitutto non è presente la corona sopra lo scudo; in secondo luogo, il leone di San Marco, che per la marina militare poggia la zampa sul libro chiuso, brandisce la spada e tiene la coda alzata, nella marina mercantile poggia la zampa sul libro aperto e non ha la spada.

## **3.1 – La Marina Militare Italiana nella storia**

### **3.1.1 – Le origini**

La posizione geografica dell'Italia e la conformazione del suo territorio, hanno spinto gli abitanti delle coste a sviluppare, fin da tempi antichi, l'arte della navigazione, per scoprire e colonizzare nuove terre, per rifornirsi di materie importanti, per dimostrare la propria potenza, per scambiare oggetti di uso quotidiano.

Popolazioni quali gli Etruschi, i Siracusani, i Tarantini, gli Anziati percorsero per secoli il Mediterraneo con le loro navi mercantili e da guerra, esercitandovi il commercio e la pirateria e diffondendo la propria cultura ed i propri prodotti in regioni anche molto lontane, come dimostrato dai reperti archeologici che a tutt'oggi vengono alla luce.

La stessa Roma, con continui investimenti di denaro e di manodopera, organizzò una flotta in grado di sconfiggere la fortissima rivale Cartagine e il crollo della sua potenza coincise, in parte, proprio con la decadenza che colpì la sua marina.

Dopo una lunga stasi, verso la fine del Medioevo, sorsero nuove potenze marittime che, a fianco delle quattro Repubbliche Marinare di Genova, Venezia, Pisa e Amalfi diedero un importante contributo, in termini di uomini e di mezzi, allo sviluppo delle missioni politico-diplomatiche ed economico-commerciali in quello che era l'allora mondo conosciuto, destinato però a perdere il proprio ruolo centrale nel momento il cui gli orizzonti del nuovo mondo si fossero spostati ancora più ad occidente.

Con la scoperta dell'America, infatti, l'oceano Atlantico divenne il centro nevralgico delle rotte marittime solcate dalle nuove potenze, quali la Spagna, il Portogallo, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Francia, che ridussero il Mediterraneo in una posizione secondaria, costringendo le città italiane ad adattarsi alla nuova realtà.

Questa nuova fase non fermò gli Stati preunitari nella creazione ognuno di una propria flotta, il cui sviluppo seguì strade e tradizioni diverse, e delle quali vanno ricordate le quattro principali, appartenenti al Regno di Sardegna, al Granducato di Toscana, al Regno Pontificio e al Regno delle due Sicilie. Ciascuna di esse si sviluppò autonomamente, portando a termine importanti missioni diplomatiche e commerciali, ma il loro destino era quello di incontrarsi, prima solo di fatto il 17 novembre 1860, e poi ufficialmente, a seguito della proclamazione del Regno d'Italia il 17 marzo 1861, con la nascita della Regia Marina<sup>2</sup>.

Gli investimenti nella Marina erano uno degli obiettivi principali del nuovo governo, e ciò è dimostrato anche dalle parole dell'allora Presidente del Consiglio e Ministro della Marina, conte Camillo Benso di Cavour, il quale affermava di voler disporre, per il Regno d'Italia, di navi capaci di muoversi in tutto il Mediterraneo, a grande velocità, portando pesanti e potenti artiglierie e contenendo una quantità tale di combustibile da permettere loro una notevole autonomia negli spostamenti<sup>3</sup>.

Il Regno disponeva, infatti, di un'Armata Navale numerosa, che, oltre alle quattro suddette flotte, aveva inglobato anche gli uomini e le navi di quella garibaldina, ed era stata organizzata sulla base delle tradizioni delle due maggiori marine che avevano concorso a comporla, quella del Regno di Sardegna e quella del Regno di

---

<sup>2</sup> MARTINELLI S., *Storia della Marina italiana nell'età del Risorgimento*, Vallardi, Milano, 1943, pp. 4 e segg.

Napoli. Ma fu proprio l'eterogeneità delle componenti che l'avevano costituita a limitare, inizialmente, la capacità operativa della Regia Marina e a creare un fortissimo ostacolo nella sua organizzazione. Infatti, la costante ostilità fra i comandanti provenienti dalla tradizione sarda e da quella borbonica portò molto spesso ad una scarsa collaborazione e ad una continua concorrenza sia nelle fasi preparatorie che in quelle operative. La situazione, poi, fu peggiorata dal fatto che le due scuole ufficiali di Genova e di Napoli continuarono a coesistere, alimentando la presenza di correnti antagoniste all'interno della Regia Marina e trovando una soluzione solo nel 1881 con l'inaugurazione dell'Accademia Navale di Livorno che divenne l'unico centro formativo per gli allievi ufficiali. A questo si aggiungeva anche il disagio dato dall'inadeguatezza dei mezzi, che, pur non essendo particolarmente antiquati o deteriorati, risultavano comunque inadeguati alle tattiche di guerra navale che stavano rapidamente rivoluzionandosi, anche in seguito all'introduzione dei proiettili esplosivi e delle corazzature ideate per la difesa.

Nel 1862 venne, pertanto, avviato un costosissimo programma di rinnovamento che prevedeva l'acquisto di nuove navi all'estero e l'ammodernamento dei cantieri del giovane Regno, assolutamente inadeguati per concorrere con l'infrastruttura tecnologica presente negli altri paesi. Ma nemmeno questo intento riuscì a preparare la flotta per la sfida che si trovò ben presto ad affrontare e che si trasformò in una terribile disfatta.

Durante la Terza Guerra d'Indipendenza, infatti, il Comandante Persano ricevette, da parte del Presidente del Consiglio Depretis, l'ordine di cacciare le forze nemiche dall'Adriatico, attaccando l'isola di Lissa e distruggendo la base austriaca che vi era ubicata. Le operazioni iniziarono il 18 luglio del 1866, ma già nello scontro del 20 la flotta italiana, sebbene molto più numerosa e meglio equipaggiata, subì una pesantissima sconfitta da parte della flotta austriaca, diretta dal Comandante Tegetthoff, principalmente a causa degli errori commessi dal comandante italiano e delle incomprensioni tra lui e i suoi sottoposti. La sconfitta, che costò alla Regia Marina due corazzate e 640 uomini, fu talmente grave che a tutt'oggi i marinai italiani indossano sulla propria uniforme un fazzoletto nero con doppio nodo in segno di lutto per l'esito di quella battaglia<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Parole tratte da un discorso pronunciato dal Conte di Cavour. In [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

<sup>4</sup> GABRIELE M., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Uff. Storico della Marina, Roma, 1982, pp. 14 e segg.  
GEMIGNANI M., *I MAS ed i mezzi d'assalto italiani nel primo conflitto mondiale*, in RASTELLI A., MASSIGNANI A., *La guerra navale 1914-1918*, Rossano Ed., Novale (Vi), 2002.

Negli anni che seguirono la tragedia di Lissa lo sviluppo della Forza Armata fu notevole grazie all'ammodernamento della flotta e all'acquisto di nuove e moderne corazzate.

A cavallo dell'inizio del secolo, la Regia Marina entrò a far parte delle grandi marine mondiali, prendendo parte alla campagna di Creta e guidando la prima coalizione internazionale costituita proprio in quel periodo. Nel 1900 navi e marinai italiani presero parte alla difesa delle Legazioni a Pechino e alle successive operazioni contro i Boxers, riuscendo ad ottenere la Concessione italiana di Tientsin, per poi mantenerla fino alla fine del secondo conflitto mondiale.

La guerra italo-turca, iniziata nel 1911, richiese alla Marina uno sforzo notevole, impegnandola nel prevenire azioni navali turche e nel concorrere nelle azioni terrestri che valsero ai nostri uomini la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

### **3.1.2 – Il primo conflitto mondiale**

Il 24 maggio 1915 l'Italia entrò in guerra contro gli Imperi Centrali ed impegnò tutte le proprie forze armate nelle battaglie condotte nei tre anni successivi. La Marina ricevette il compito di sorvegliare l'Adriatico e di interrompere i rifornimenti via mare all'Impero Austro-Ungarico, attraverso il blocco del Canale di Otranto. Nel corso del conflitto venne dato un notevole impulso, sul fronte dei mezzi a disposizione, allo sviluppo della componente aerea della Marina. Furono, infatti, utilizzati, oltre agli aerei di stanza a terra, anche gli idrovolanti installati a bordo delle navi e furono, inoltre progettati e realizzati nuovi mezzi d'assalto e nuovi mezzi veloci.

Per la maggior parte del conflitto, però, la marina italiana e quella austriaca non furono impegnate in battaglie navali degne di nota, limitandosi ad effettuare una sorveglianza passiva dell'avversario.

La Conferenza di Washington per il disarmo navale post-bellico, conclusasi nel febbraio del 1922 con il Trattato navale, stabilì che il governo italiano e quello francese avrebbero dovuto mantenere la parità nel dislocamento complessivo tra le rispettive marine, sia per quanto riguardava le navi da battaglia, sia per le portaerei. Tale decisione influenzò lo sviluppo della flotta italiana nel corso del primo dopoguerra, proprio a causa dell'equilibrio con la Francia che doveva essere mantenuto costante.

Il governo fascista, però, pur non potendo aumentare numericamente la flotta, decise di investire in un importante ammodernamento, per essere in grado di sfidare, nel Mediterraneo, la Royal Navy britannica. Al fine di rendere minimo il contatto tra le navi

italiane ed i più esperti vascelli inglesi, la Regia Marina basò la sua strategia di sviluppo su navi veloci con cannoni a lunga gittata. A questo scopo sviluppò cannoni di calibro inferiore ma di gittata maggiore di quelli delle controparti britanniche e dotò le navi di una corazzatura più leggera per ottenere velocità maggiori.

Nel 1923, con la nascita della Regia Aeronautica, i mezzi, le basi ed il personale della componente aerea della marina passarono, insieme agli uomini, ai mezzi ed alle strutture provenienti dal Regio Esercito, sotto il comando ed il controllo della nuova Forza Armata, facendo venir meno il coordinamento centrale delle componenti aerea e navale: tale fatto, unito ad una politica di sviluppo degli armamenti orientata alla costruzione di grandi navi da battaglia che trascurò del tutto le portaerei e molto anche i mezzi aeronautici, contribuì, nel corso del successivo conflitto mondiale, ad influenzare in maniera determinante e negativa l'andamento delle battaglie navali, condotte delle forze armate italiane nel Mar Mediterraneo.

Nel 1935 l'Italia si impegnò nell'ultima impresa coloniale in Etiopia, anche in questo caso la Marina si adoperò per fornire il proprio sostegno all'imponente sforzo logistico che permise di trasportare in Africa Orientale ingenti quantità di uomini, di materiali e di approvvigionamenti.

Inoltre, in seguito all'appoggio dato da Mussolini alla fazione fascista di Francisco Franco, la Regia Marina prese parte, tra il 1936 ed il 1939, alla guerra civile spagnola, assicurando la protezione dei convogli di truppe e di armi ed il blocco delle coste iberiche.

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, quindi, la Marina italiana si presentava parzialmente logorata nei mezzi a causa delle intense attività condotte in Africa e in Spagna, anche se con un buon grado di preparazione, che la portava ad essere considerata la quarta marina del mondo.

### **3.1.3 – Il secondo conflitto mondiale**

Dopo una neutralità di nove mesi, l'Italia entrò in guerra il 10 giugno del 1940 contro la Francia e la Gran Bretagna<sup>5</sup>. All'inizio del conflitto l'attività prevalente in cui

---

<sup>5</sup> BRAGADIN M.A., *Il dramma della Marina Italiana, 1940-45*, Mondadori, Milano, 1968, pp. 10 e segg.

UFFICIO STORICO DELLA MARINA, *La Marina Militare nella seconda guerra mondiale*, Pubblicazioni Uff. Storico della Marina, Roma.

PERUZZI M., *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale: le missioni avventurose di una squadra di navi bianche*, Min. della Difesa, Roma, 1952, pp. 13 e segg.

SANDKOVICH J.J., *La marina italiana nella seconda guerra mondiale*, LEG, Gorizia, 2006.

furono impegnate le marine italiana e britannica consistette nella difesa del traffico nelle direttrici nord-sud, per il nostro paese, ed est-ovest, per gli inglesi, cui si aggiunse, nell'ottobre dello stesso anno, un ulteriore impegno per la nostra flotta che doveva assicurare rifornimenti al fronte greco-albanese, dopo il nostro attacco alla Grecia<sup>6</sup>.

Le missioni si susseguirono numerose, a differenza del primo conflitto mondiale, e le perdite furono notevoli. Degli scontri terminati con esiti diversi, ricordiamo, a titolo di esempio, la battaglia di Capo Matapan<sup>7</sup>, molto significativa per la Regia Marina a causa delle notevoli perdite subite<sup>8</sup>, ma nella quale è importante segnalare il comportamento della Marina britannica che prestò soccorso ai militari italiani riconoscendo loro il valore dimostrato nel conflitto.

La scarsità di traffico mercantile nel Mediterraneo, a confronto con la numerosità dei convogli inviati dagli Stati Uniti tra le due sponde dell'Atlantico per il rifornimento degli alleati europei, comportò il coinvolgimento di alcuni sommergibili nella cosiddetta "battaglia dei convogli".

---

<sup>6</sup> GHETTI W., *Storia della Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, De Vecchi, Milano, 1974.  
 FIORAVANZO G., *Le azioni navali in Mediterraneo. Dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Uff. Storico della Marina, Roma, 1993.

FIORAVANZO G., *Le azioni navali in Mediterraneo. Dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Uff. Storico della Marina, Roma, 1991.

ANDO' E., BAGNASCO E., *Navi e marinai italiani nella seconda guerra mondiale*, Alberelli, Parma, 1981.

BAGNASCO E., *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1946.

<sup>7</sup> Il 28 marzo 1941, una squadra italiana agli ordini dell'ammiraglio Angelo Iachino, composta da 8 incrociatori e 13 caccia, diresse verso Creta per bloccare il traffico mercantile inglese tra l'Egitto e la Grecia. Gli italiani ingaggiarono un estenuante inseguimento di 4 incrociatori leggeri e 8 caccia britannici, che tuttavia erano solo l'avanguardia della Mediterranean fleet, costituita dalle corazzate Warspite, Valiant, Barham, dalla portaerei Formidable e da 9 caccia. Dopo un attacco da parte degli aerei della Formidabile e provenienti dalle basi a terra, l'ammiraglio Iachino decise di ripiegare anche a causa del mancato e inutilmente atteso intervento dei velivoli della Luftwaffe. Al tramonto, nei pressi di Capo Matapan, si sviluppò, però, un nuovo attacco, nel quale l'incrociatore pesante Pola venne colpito da un siluro, anche a causa delle emissioni di cortine fumogene che rendevano la visibilità praticamente nulla. L'ammiraglio Iachino, ritenendo le navi britanniche ancora lontane, ordinò agli incrociatori pesanti Zara e Fiume e a 4 cacciatorpediniere, di prestare soccorso al Pola, ma a distanza di poche ore e con il vantaggio della notte, le navi britanniche scoprono, a breve distanza, le navi italiane, e aprono il fuoco a bruciapelo affondando gli incrociatori Zara, Fiume, i due cacciatorpediniere Alfieri e Carducci e il Pola. Dopo la battaglia, la Royal Navy si dispose, comunque al soccorso dei militari italiani, riconoscendo loro il coraggio ed il valore dimostrato durante la battaglia, ma fu costretta ad allontanarsi a causa dell'arrivo degli aerei, non prima, però, di aver comunicato alle navi ospedale italiane la posizione esatta dei relitti dove si trovavano i feriti.

<sup>8</sup> IACHINO A., *Gaudo e Matapan: storia di un'operazione della guerra navale nel Mediterraneo, 27-28-29 marzo 1941*, Mondadori, Milano, 1963, pp. 20 e segg.

GIORGERINI G., *Da Matapan al Golfo Persico: la Marina Militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano, 1989, pp. 25 e segg.

Altre forze italiane, tra cui i MAS, i minisommergibili e i motoscafi veloci<sup>9</sup> operarono poi in Mar Nero a fianco dei tedeschi, contro il traffico militare e mercantile sovietico.

Nel corso di tutto il conflitto, però, le navi italiane, sebbene molto efficienti e ben progettate, si dimostrarono carenti<sup>10</sup>, sia nell'armamento contraereo, che nella dotazione di radar. Al contrario, la marina britannica poteva, invece, vantare dispositivi all'avanguardia, nonchè il sistema di decrittazione dei messaggi cifrati tramite la cifratrice tedesca Enigma ed una supremazia nei cieli, che condusse alla risoluzione di tante battaglie a favore della Gran Bretagna.

Nonostante questo svantaggio, però, gli Italiani riuscirono, comunque, a compiere delle missioni molto importanti e ben studiate, come l'attacco al porto di Alessandria<sup>11</sup> col sommergibile Scirè che, con soli tre siluri a lenta corsa, riuscì a danneggiare gravemente le corazzate Valiant e Queen Elizabeth e una petroliera, in un'azione che lo stesso Churchill definì “*Uno straordinario esempio di coraggio e genialità*”.

Le missioni si susseguirono fino ai drammatici giorni dell'armistizio, quando la Marina si mantenne unita dando prova di ammirevole disciplina. I marinai si opposero all'attacco tedesco in molte battaglie, perdendo più di 4.000 uomini, e rischiando di venire schiacciati dagli eventi, ma un accordo con gli anglo-americani, che hanno sempre riconosciuto il valore ed il coraggio dei nostri marinai, permise, comunque, agli italiani di continuare a combattere, per la liberazione del paese dall'occupazione nazista.

Il secondo conflitto mondiale terminava così, lasciando alle spalle della Regia Marina tre milioni di ore in azione, 37 milioni di miglia percorse, 270.000 tonnellate di naviglio militare danneggiato o affondato e migliaia di marinai caduti. La lunga opera diplomatica del Ministero della Difesa convinse le potenze vincitrici sull'opportunità di

---

<sup>9</sup> BORGHESE J.V., *Junio Valerio Borghese e la X Flottiglia MAS: dall'8 settembre 1943 al 26 aprile 1945*, Mursia, Milano, 1995, pp. 40 e segg.

<sup>10</sup> GIORGERINI G., *La guerra italiana sul mare: la marina tra vittoria e sconfitta 1940-43*, Mondadori, Milano, 2002, pp. 10 e segg.

<sup>11</sup> La sera del 17 dicembre alle ore 18.40, il sommergibile Scirè si era portato a circa un miglio dall'ingresso di ponente del porto commerciale di Alessandria. Alle 20.47 vennero messi in acqua tre S.L.C., i cd. “maiali”, ciascuno pilotato da due incursori appartenenti alla X Flottiglia MAS, che si diressero in immersione, verso l'ingresso del porto. Per un colpo di fortuna tre cacciatorpediniere inglesi stavano rientrando e aprirono il varco anche ai nostri assaltatori, che si misero in coda alle tre navi entrando in porto e dirigendosi verso i rispettivi obiettivi. Il loro lavoro fu lento e faticoso, ma riuscì e all'alba, nell'arco di 20 minuti, tre forti esplosioni distrussero una petroliera, la corazzata Valiant e l'ammiraglia Queen Elizabeth. I sei incursori vennero catturati ed imprigionati, ma alla fine della guerra, il capo della missione, Durand de Penne, tornato in Italia, venne decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare in una cerimonia in cui fu proprio l'Ammiraglio inglese Morgan, comandante del Valiant, a consegnare la decorazione, riconoscendo il valore della missione.



mitigare le richieste all'Italia, consentendo al nostro Paese una lenta e difficile ripartenza. In questo contesto, l'ammiraglio De Courten si prodigò nell'opera di riorganizzazione generale e di ripresa addestrativa, utilizzando i pochissimi fondi messi a disposizione dai magri bilanci dello Stato e provvedendo allo sgombero dei porti dai relitti semiaffondati, alla bonifica delle zone minate, e alla progettazione di un naviglio che ovviasse a tutte le carenze dimostrate nel conflitto appena terminato. Ma le speranze di una rinascita furono infrante nel 1947, con il Trattato di Parigi, che si dimostrò terribilmente gravoso nei confronti della Marina, contrastando con le intenzioni precedentemente manifestate dagli Alleati. Esso, infatti, impose all'Italia severe restrizioni nel possesso e nella costruzione di naviglio da guerra<sup>12</sup> e costrinse la Marina a cedere un'aliquota significativa della flotta. In realtà, dal punto di vista della diplomazia occidentale, la firma del Trattato fu un successo per l'Italia, alla quale non furono imposte le condizioni più dure riservate a Germania e Giappone, ma le clausole militari si dimostrarono ugualmente molto dolorose, non tanto da un punto di vista tecnico-qualitativo, in quanto la cessione di naviglio obsoleto e mal funzionante non era un grave danno, ma da un punto di vista morale. Basti pensare, solo a titolo di esempio, che la nave scuola Cristoforo Colombo, gemella dell'Amerigo Vespucci, e grande orgoglio per la Regia Marina, venne ceduta all'Unione Sovietica per essere trasformata in una chiatta porta carbone.

Sin dall'immediato dopoguerra la situazione internazionale cominciò a cambiare, delineando le mire espansionistiche di Stalin nei confronti dell'Europa orientale e del bacino mediterraneo, in cui si volevano creare delle basi d'appoggio per le forze navali sovietiche. Il Mediterraneo riprendeva il suo ruolo geostrategico, diventando lo scenario di un confronto che per decenni avrebbe interessato tutti i paesi rivieraschi e ridando alla nostra penisola e ai suoi approdi una posizione centrale.

---

<sup>12</sup> Le restrizioni generali di carattere militare (Art. 51) imponevano all'Italia di non possedere, costruire o sperimentare armi atomiche, proiettili ad autoprospulsione e i relativi dispositivi di lancio (ad eccezione dei siluri e dei tubi di lancio ad essi associati presenti sul naviglio concesso dal trattato stesso); era altresì vietato il possesso di cannoni con gittate superiori ai 30 km, di mine e di siluri provvisti di congegni di attivazione ad influenza. Nel gruppo delle clausole limitative di carattere militare figurava inoltre il divieto di mettere in opera installazioni militari nelle isole di Pantelleria e Pianosa e nell'arcipelago delle Pelagie (Art. 49).

Le restrizioni riguardanti la Marina Militare, elencate nell'art. 59, vietavano la costruzione, l'acquisto e la sostituzione di navi da battaglia, oltre all'utilizzazione e alla sperimentazione di unità portaerei, naviglio subacqueo, motosiluranti e mezzi d'assalto di qualsiasi tipo. Il dislocamento totale del naviglio militare (in servizio ed in costruzione), eccettuate le navi da battaglia, non doveva superare le 67.500 tonnellate, mentre il personale effettivo non poteva superare le 25.000 unità.

Anche se il Trattato poté considerarsi un successo per la diplomazia occidentale, in quanto si evitarono per l'Italia le condizioni molto più dure imposte a Germania e Giappone, le clausole militari si dimostrarono

### **3.1.4 – Gli ultimi decenni**

Il governo che si formò dopo il 1948 dovette, quindi, affrontare la divisione dell'Europa in due blocchi contrapposti e la nascita di una nuova era della politica internazionale. Nel marzo dello stesso anno gli Stati Uniti formularono quella che la storia ricorda con il nome di dottrina Truman, cioè un piano di aiuti economici ai Paesi europei in difficoltà, ed in questo contesto cominciarono degli importanti colloqui tra il nostro governo e quello di Washington, interessato a mantenere le basi nella nostra penisola, e disposto a concederle in cambio un allentamento nei vincoli del trattato di pace e l'inserimento della nazione italiana nel programma di aiuti militari MDAP (*Mutual Defense Assistance Programme*).

In questo clima internazionale, il 4 aprile 1949 l'Italia sottoscrisse il Trattato del Nord Atlantico, aderendo alla NATO e vedendo attribuito, alla propria Marina Militare, il delicato compito di sorvegliare il Mare Adriatico ed il canale di Otranto, collaborando con le Marine statunitense e britannica che vigilavano sul Mediterraneo centrale. L'impegno richiesto per adempiere a tali compiti spinse il nostro governo a formulare uno "*Studio sul potenziamento della Marina Italiana in relazione al Patto Atlantico*", che significò, soprattutto, la fine di tutti i vincoli imposti a Parigi ed il generale riconoscimento da parte delle altre potenze mondiali della rinnovata presenza italiana nel contesto internazionale in posizione paritaria. La soluzione prospettata richiese uno sforzo non indifferente, mirato alla ricostruzione e alla trasformazione del naviglio sopravvissuto al conflitto che doveva essere, tra l'altro, potenziato con il trasferimento di alcuni mezzi americani per il raggiungimento del complesso di forze necessarie. Il programma, tuttavia, procedette con estrema lentezza, sia per i problemi economici dell'Italia determinati dalla ricostruzione del dopoguerra, sia per gli ostacoli posti da alcuni governi europei, titubanti di fronte alla prospettiva di vedere risorgere una Marina in grado di contrastare le altre forze navali occidentali.

Nella seconda metà degli anni Cinquanta, lo Stato Maggiore emanò le direttive per la realizzazione del secondo programma navale del dopoguerra, noto come Programma 1958, in cui venivano tracciate le future linee di sviluppo della Marina Militare. Non potendo contare, per motivi di bilancio, su un potenziamento quantitativo della flotta, si decise di seguire la strada dell'evoluzione qualitativa, realizzando un numero limitato di piattaforme equipaggiate con impianti e apparati all'avanguardia e, in alcuni casi, innovativi rispetto agli standard navali europei. Le unità così previste

sarebbero dovute divenire operative nei primissimi anni del decennio successivo, ma i fondi carenti rallentarono il perseguimento di tali obiettivi, procrastinando la realizzazione dei mezzi anche di due decenni.

La situazione politico-militare nel Mediterraneo, intanto, continuava a complicarsi con eventi che avrebbero condizionato fortemente il ventennio successivo. La guerra dei sei giorni, del giugno 1967, aveva sancito l'influenza sovietica su alcune zone arabe del Medio Oriente, rilanciando, con rinnovato vigore, la spinta espansionistica di Mosca verso sud, agevolata, tra l'altro, dall'assenza di un forte antagonista filo-americano nella zona. La conseguenza di questa situazione fu, ovviamente, il consolidamento della presenza sovietica nel Mediterraneo orientale, anche grazie al ritiro della Mediterranean Fleet britannica dall'area e al colpo di stato in Libia del 1969.

La chiusura del Canale di Suez a seguito della guerra dei sei giorni, con le conseguenti difficoltà negli approvvigionamenti che colpirono le nazioni occidentali, e l'insediamento di una flotta sovietica, come presidio permanente nel Mediterraneo, spinsero la NATO ad un cambio di strategia, innanzitutto potenziando le capacità di lotta antisommergibile americane, e poi accrescendo il ruolo della Marina Militare italiana, centrale nella zona, con il contributo di mezzi e di forze che essa poteva fornire.

Gli anni Settanta iniziarono con una profonda crisi per la nostra Marina, vissuta sia a causa della carenza, ormai critica, di mezzi adeguati, sia per un diffuso stato di malessere morale che aveva colpito il personale a causa della percezione di un profondo disinteresse dell'opinione pubblica alle tematiche e alle problematiche militari. Molti furono i gesti posti in essere per attirare l'attenzione su un problema così serio per la Forza Armata, come ad esempio alcune dichiarazioni del Capo della Squadra Navale Birindelli, o una lettera aperta di 800 ufficiali, tutte miranti ad accelerare il processo di risanamento della Marina, soprattutto in ordine allo stanziamento di adeguati finanziamenti.

Il limitato processo di miglioramento in atto nella Marina avveniva in un periodo particolare per il Mediterraneo, nel quale si presentavano diverse fonti di tensione. La regione medio-orientale era caratterizzata dal conflitto arabo-israeliano e quella centrale dalla presenza aggressiva della Libia. Un'analisi effettuata nel 1973 dall'allora Capo di Stato della Marina, ammiraglio De Giorgi, considerava sempre più probabile uno stato di tensione costante, destinato a sfociare in una conflittualità permanente, caratterizzata da confronti regionali e locali in situazioni che trovavano il

loro più probabile teatro di svolgimento sul mare, ed in particolare proprio nel Mediterraneo e nei bacini adiacenti.

Era quindi inevitabile che, con queste premesse, la nostra Marina decidesse di predisporre per essere pronta al ruolo che veniva chiamata a rivestire, compatibilmente con le riduzioni di bilancio che erano previste a lungo termine. I compiti e le risorse della Marina dovevano necessariamente subire un processo di revisione, che servì da base per la pubblicazione di un importantissimo documento intitolato “Prospettive ed orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-1984”, più comunemente noto come “Libro Bianco”. Questo studio prendeva le mosse dall’esame della situazione politico-militare nel Mediterraneo e dagli impegni che ne potevano derivare per la nostra Marina, in funzione del suo impegno in questo scenario geopolitico.

Le previsioni per il futuro prevedevano la predisposizione della Marina per i compiti che si preparava ad affrontare sia in ambito internazionale che in quello nazionale. Nel primo caso, si voleva assicurare l’adempimento dei compiti assegnati nell’ambito della difesa integrata NATO ed intervenire autonomamente in quei conflitti locali dove non fosse stato possibile contare sull’appoggio diretto dell’Alleanza, nel secondo, si sommarono alcuni compiti secondari, riassumibili nella protezione della flotta peschereccia nazionale in aree di particolare tensione, nel rifornimento idrico delle isole minori, nelle operazioni di ricerca e soccorso e nelle attività di ricerca idroceanografica.

Questi compiti richiedevano un naviglio estremamente eterogeneo, impensabile con lo scarso bilancio a disposizione. Si decise, allora, di concentrare le risorse disponibili sulle nuove costruzioni, limitando al massimo i lavori di ammodernamento del naviglio più anziano.

Al momento dell’entrata in vigore del provvedimento, la Marina mise in moto i propri organi competenti per trasformare in azioni concrete i propositi formulati nel Libro Bianco e confermati dal Parlamento, ma il processo inflazionistico molto grave che colpì l’economia italiana, erose ulteriormente i fondi a disposizione e impose una ulteriore ridefinizione dei programmi iniziali.

All’inizio degli anni Ottanta, ulteriori scenari si delinearono nel bacino del mediterraneo e il più grave, sicuramente, fu la presa di potere in Iran da parte della casta religiosa islamica di fede sciita, dopo il rovesciamento dello Scià e del regime di transizione che ne seguì la caduta. La conseguenza più immediata fu il rafforzamento

della presenza statunitense nella fascia compresa tra il bacino mediterraneo orientale e il Golfo Persico.

Allo stesso tempo però, va evidenziata una situazione di restaurata stabilità nella regione del Sinai, nella quale cominciarono le missioni italiane nella Forza Multinazionale e di Osservatori, al di fuori della NATO.

La nostra Marina partecipò anche alle operazioni di controllo e pattugliamento in Libano, nelle missioni Libano1 e Libano2.

Un ulteriore elemento di disturbo sopravvenne nell'agosto del 1984, quando le nostre navi vennero impiegate nella bonifica del mar Rosso a seguito di azioni terroristiche che ne avevano minato il passaggio.

In quegli stessi anni, anche alla luce delle recenti sfide, venne approvata la nuova edizione del Libro Bianco che prevedeva le linee di sviluppo per il quindicennio successivo, in cui venivano enunciati criteri di impostazione e gestione dello strumento operativo in un'ottica interforze, strettamente collegati ad una programmazione finanziaria di lungo termine.

L'impostazione e la struttura che vennero assegnati alla Marina, condizionarono gli sviluppi futuri e la partecipazione attiva nello scenario geopolitico e geostrategico internazionale.

La parte storica termina qui, rimandando la trattazione degli avvenimenti successivi al paragrafo finale, nel quale ci si soffermerà sulle prospettive future per le nostre Forze Armate, condizionate, ovviamente, da tutti quegli avvenimenti che in questi ultimi due decenni stanno caratterizzando la storia del bacino Mediterraneo e delle zone ad esso limitrofe.

## **3.2 – La Marina Militare Italiana oggi**

### **3.2.1 – Organizzazione**

#### ***Sede***

L'attuale sede ministeriale della Marina Militare trova la sua locazione a Roma, sul Lungotevere delle Navi, vicino alla Porta del Popolo, ed ha preso il posto di quella precedente che era posta nel convento settecentesco di S. Agostino, in via della Scrofa, espropriato nel 1871.

Il Palazzo, costruito dall'architetto Giulio Magni e inaugurato il 26 ottobre 1928, si estende su un'area complessiva di 31.000 mq, coperti e scoperti, e in esso trovano collocazione più di 700 uffici. Le stanze e i corridoi sono impreziositi da numerosi cimeli

che testimoniano le imprese della nostra Marina e consentono al visitatore di ripercorrere molte tappe che ne hanno fatto la storia. Nell’atrio, per esempio, sono state collocate le ancore di due corazzate, la “*Viribus Unitis*” e la “*Tegethoff*”, affondate durante il primo conflitto mondiale.





A questa sede amministrativa si affiancano poi tutte le sedi adibite alla preparazione degli allievi, nonché ovviamente quelle operative, di cui si farà menzione in seguito.

### ***Capo di Stato Maggiore della Marina***


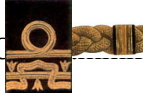



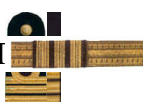




Il Comandante della Marina Militare Italiana è il Capo di Stato Maggiore della Marina, nominato dal Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della Difesa che sceglie il nome dell’incaricato tra una rosa di Ufficiali che rivestono il grado di Ammiragli di Squadra. La nomina, una volta accettata, comporta l’attribuzione di una quarta stella, oltre alle tre che spettano agli Ammiragli di Squadra, che viene mantenuta per tutto il mandato.








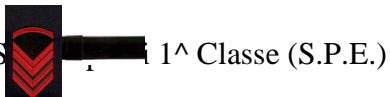
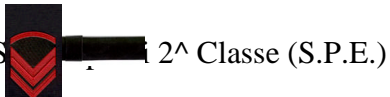
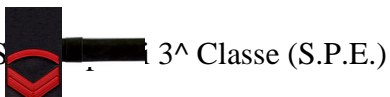

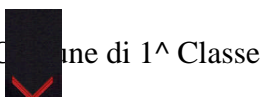
Attualmente l’incarico è rivestito dall’Ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa, nominato nel 2006, che ha preso il posto dell’Ammiraglio Sergio Biraghi, che era rimasto in carica nei due anni precedenti.

### ***Gerarchia militare e gradi***<sup>13</sup>

<b><u>Ufficiali Ammiragli</u></b>	
	– Capo di Stato Maggiore della Difesa
	Ammiraglio di Squadra
	Rivestito delle seguenti cariche: Capo di Stato Maggiore della Marina; Segretario Generale della Difesa.
	Ammiraglio di Squadra

<sup>13</sup> I gradi sono stati tratti dal sito ufficiale della Marina Militare Italiana ([www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it)) e rappresentano i segni distintivi presenti sulla divisa marinai. In particolare, da sinistra a destra, i gradi sono riportati sulla manica della divisa sopra il polsino, sulla spalla e sul cappello.

 Ammiraglio di Divisione   Comandante di Squadriglia	
<p><b><u>Ufficiali Superiori</u></b></p>	
 Comandante di Vascello   Comandante di Fregata   Comandante di Corvetta	
<p><b><u>Ufficiali Inferiori</u></b></p>	
 Tenente di Vascello   Sottotenente di Vascello   Comandante di Marina   Ammiraglio di Guardiamarina	
<p><b><u>Sottoufficiali o Marescialli</u></b></p>	
 1° Tenente di Vascello	

 1  Classe  Classe  Classe  2  S	<p>----</p> <p>----</p>
<p><b><u>Truppa</u></b></p>	
 S ..... 1^ Classe Scelto (S.P.E.)  S ..... 1^ Classe (S.P.E.)  S ..... 2^ Classe (S.P.E.)  S ..... 3^ Classe (S.P.E.)  S .....  ..... di 1^ Classe	<p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>-----</p>



Comune di 2 <sup>a</sup> Classe	-----
---------------------------------	-------

Tab. 3.1 – Gerarchia militare e gradi  
(Elaborazione propria)

### ***Formazione del personale<sup>14</sup>***

Per la natura altamente specializzata dei compiti da assolvere, al personale della Marina è stato sempre richiesto uno standard di professionalità molto elevato, sia nella formazione compiuta all'interno dei confini nazionali, che in quella svolta in collaborazione o alle dipendenze dei Corpi di altre nazioni mondiali. Da circa un ventennio a questa parte, infatti, l'intensificazione delle attività internazionali e delle missioni multinazionali, hanno portato gli uomini delle nostre forze armate ad essere sempre più spesso dislocati all'estero, già nelle prime fasi della loro preparazione, ed hanno fornito loro una conoscenza sempre più approfondita dei teatri operativi in cui sarebbero andati ad operare, una volta formati.

La qualità del personale rappresenta, dunque, una straordinaria risorsa per le nostre Forze Armate, e su di essa la Marina ha continuato ad investire nei suoi programmi formativi ed addestrativi con continuità e coerenza, a maggior ragione dopo la sospensione del servizio di leva, avvenuta nel 2005, e il passaggio al modello professionale che ha determinato l'avvicinamento solo di personale altamente motivato.

Anche l'apertura delle accademie al personale femminile ha generato grandi innovazioni nell'ambito delle Forze Armate, ma ogni sfida è finora stata affrontata con ottimi risultati.

Dal punto di vista quantitativo, la marina ha portato a compimento le riduzioni di organico, previste dal nuovo modello di difesa, e sta provvedendo a riequilibrare le quote all'interno di esso.

I problemi che restano aperti sono, ovviamente, tanti e riguardano soprattutto la difficile vita che ogni marinaio, e la sua famiglia, si trovano ad affrontare, fatta di frequenti spostamenti e di lunghi periodi d'assenza.

La didattica è sottoposta a continui aggiornamenti, anche a seguito di collaborazioni con molte università italiane, nelle fasi pre e post laurea, e tende ad uniformarsi con gli standard imposti ai colleghi di altre nazioni, sia per le materie

---

<sup>14</sup> Informazioni tratte dal sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

trattate, sia per la tipologia di addestramento, agevolando, in questo modo, le missioni multinazionali.

Oltre alle sedi e alle basi, dislocate sul territorio nazionale, ricordiamo le due navi scuola, su cui vengono addestrati i sottoufficiali e gli ufficiali e che costituiscono uno dei vanti della nostra Marina (Fig. 3.1).



Fig. 3.1 – Navi scuola Palinuro e Vespucci  
(Fonte: [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it))

### **3.2.2 – L’attuale forza operativa**

Dopo quanto riportato, nei paragrafi precedenti, sui mezzi<sup>15</sup> che hanno fatto la storia della nostra Marina, a partire dai tempi antichi fino agli anni più recenti, sembra opportuno menzionare sinteticamente l’attuale flotta che opera nel nostro Paese<sup>16</sup>.

Innanzitutto, va ricordata la *Giuseppe Garibaldi*, cioè l’unico incrociatore porta aeromobili di cui dispone attualmente la Marina italiana. Questa nave, varata nel 1985, ha un dislocamento di 13.370 tonnellate e può raggiungere una velocità di 32 nodi, caricando un equipaggio di 825 persone. La conformazione del ponte impedisce che su di essa vengano imbarcati mezzi a decollo orizzontale (come i normali jet) e consente, invece, l’esclusivo utilizzo di mezzi a decollo verticale, come gli elicotteri, di cui sono imbarcati 18 esemplari del tipo EH101, e i cacciabombardieri Harrier II, di cui invece ne sono imbarcati 16. L’armamento della nave comprende, poi, quattro lanciatori missili antinave Teseo, due lanciatori missili superficie-aria Aspide, tre torrette antiaree e antinave Dardo, due lancia razzi e due lanciasiluri antisommergibile. Il suo motto è “*Obbedisco*”.

---

<sup>15</sup> BARGONI F., *Tutte le navi militari d’Italia, 1861-1986, repertorio generale delle unità M.M.I. dal 1861 al 1986*, Uff. Storico della Marina, 1987.

<sup>16</sup> Le schede tecniche complete di ciascun mezzo sono disponibili sul sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

Vi è poi l'incrociatore *Vittorio Veneto*, varato nel 1969 e ristrutturato nel 1991, ha un dislocamento pari a 9.200 tonnellate e può raggiungere una velocità di 32 nodi, caricando un equipaggio di 557 uomini. La nave porta sei elicotteri del tipo SH3D ed un armamento costituito da quattro lanciatori missili antinave Teseo, un lanciatore Missili antiaereo SM-1 or Asroc (60 missili in totale), otto cannoni con calibro 76/62 mm, tre torrette cannoni 40/70, due lanciarazzi e due lanciasiluri. Il suo motto è “*Victoria Nobis Vita*”.

La classe Cacciatorpediniere conta due navi, l'*Audace* e l'*Ardito*, varate nel 1973, con un dislocamento di 4.440 tonnellate e che possono raggiungere una velocità di 33 nodi, caricando un equipaggio di 380 persone ciascuna. L'armamento è costituito da tre elicotteri Ab212 ASW, otto missili antinave Teseo, un lanciatore missili antiaereo SM-1 (40 missili), un sistema missile antiaereo Aspide, un cannone calibro 125/54, quattro cannoni 76/62 Superrapido, due lanciarazzi e due lanciasiluri. Il motto dell'*Audace* è “*Gloria Audaciae Comes*”, mentre quello dell'*Ardito* è “*Nihil Obest*”.

La classe Supercaccia dispone di due navi, la *Luigi Durand De La Penne* e la *Francesco Mimbelli*, varate nel 1993, hanno un dislocamento di 5.400 tonnellate e possono raggiungere una velocità di 31 nodi, caricando un equipaggio di 400 persone ciascuna. L'armamento presenta due elicotteri Ab212 ASW (o NH90), otto missili antinave Teseo, un sistema missili antiaereo SM-1 (40 missili), un sistema missili antiaereo Aspide, un cannone 125/54, tre cannoni 76/62 Superrapido, due lanciasiluri e due lanciarazzi. Il motto della *Durand de La Penne* è “*Utique Vince*”, mentre quello della *Francesco Mimbelli* è “*Audendum Est*”.

La classe Fregate presenta quattro navi, la *Lupo*, la *Sagittario*, la *Perseo*, l'*Orsa*, varate tra il 1974 e il 1980, hanno un dislocamento di 2.500 tonnellate e possono raggiungere una velocità di 35 nodi, caricando un equipaggio di 185 persone. L'armamento prevede un elicottero del tipo Ab212 ASW (o 2 NH90), otto missili antinave Teseo, un sistema missili antiaereo Aspide, un cannone 125/54, due cannoni 40/70 e due lanciasiluri. Il motto della *Lupo* è “*Fulmineo sulla preda*”, della *Sagittario* è “*Non cohibetur sagitta*”, della *Perseo* è “*Vincerà chi vorrà vincere*” e, infine, dell'*Orsa* è “*Fortitude Fortior*”.

La classe Fregate, presenta inoltre altre otto navi, la *Maestrale*, la *Grecale*, la *Libeccio*, la *Scirocco*, l'*Aliseo*, l'*Euro*, l'*Espero* e la *Zeffiro*, varate tra il 1979 e il 1983, hanno un dislocamento pari a 3.000 tonnellate e raggiungono una velocità di 32 nodi, caricando un equipaggio di 185 persone. L'armamento comprende due elicotteri Ab212

ASW (o 2 NH90), otto missili antinave Teseo, un sistema missili antiaereo Aspide, un cannone 125/54, due cannoni 40/70, quattro lanciasiluri e un lanciarazzi. Il motto della Maestrale è “*Veloce e veemente*”, della Grecale è “*Venti impetu*”, della Libeccio è “*Paveant turbinem hostes*”, della Scirocco è “*Acriter in hostes*”, dell’Aliseo è “*Constans et indomitus*”, dell’Euro è “*Rapido velocior Euro*”, dell’Espero è “*A nessuno secondo*” e, infine, della Zeffiro è “*Nitor in adversum*”.

La classe Pattugliatori di squadra conta 4 navi, l’*Artigliere*, la *Granatiere*, la *Bersagliere* e l’*Aviere*, varate tra il 1985 e il 1992, hanno un dislocamento di 2.500 tonnellate e possono raggiungere una velocità di 35 nodi, caricando un equipaggio di 180 persone. L’armamento comprende otto missili antinave Teseo, un sistema missili antiaereo Aspide, un cannone 125/54, due cannoni 40/70, due lanciasiluri e un elicottero. Il motto dell’*Artigliere* è “*Primis Velitus*”, del *Granatiere* è “*A me le guardie*”, del *Bersagliere* è “*Pro Patria*”, dell’*Aviere* è “*Virtute Siderum Tenus*”.

La classe Corvette comprende otto navi, la *Minerva*, l’*Urania*, la *Danaide*, la *Sfinge*, la *Driade*, la *Chimera*, la *Fenice*, la *Sibilla*, varate nel 1991, con dislocamento pari a 1.200 tonnellate e che possono raggiungere una velocità di 24 nodi, caricando un equipaggio di 123 persone. L’armamento comprende un sistema missili antiaereo Aspide, un cannone 76/62 e due lanciasiluri. Il motto della *Minerva* è “*Vi et Virtute*”, della *Urania* è “*Fortiter ac Fideliter*”, della *Danaide* è “*Agere non loqui*”, della *Sfinge* è “*Tacita atque resoluta*”, della *Driade* è “*Virtuti Confido*”, della *Chimera* è “*In arduis intrepida*”, della *Fenice* è “*Resurgit*” e, infine, della *Sibilla* è “*Timeo sed Timorem*”.

La classe Sommergibili conta l’*Enrico Toti* e l’*Enrico Dandolo*, varati nel 1969, con un dislocamento pari a 582 tonnellate, essi si muovono ad una velocità massima di 15 nodi, caricando un equipaggio di 26 persone e montando come armamento quattro lanciasiluri. Il motto del *Toti* è “*Vincere ad ogni costo*”, mentre quello del *Dandolo* è “*Secondo a nessuno*”.

La classe Sommergibili conta anche altri otto mezzi di maggiori dimensioni, il *Nazario Sauro*, il *Carlo Fecia di Cossato*, il *Leonardo da Vinci*, il *Guglielmo Marconi*, il *Salvatore Pelosi*, il *Giuliano Prini*, il *Primo Longobardo* e il *Gianfranco Bazzana Priaroggia*, varati tra il 1974 e il 1994, con un dislocamento pari a 1400-1900 tonnellate, possono raggiungere una velocità di 19 nodi, caricando un equipaggio di 50 persone. L’armamento comprende sei lanciasiluri e alcuni missili antinave. Il motto del *Nazario Sauro* è “*Per undas ad victoriam*”, del *Fecia di Cossato* è “*Nobis Ardua*”, del *Da Vinci* è “*Non si volta chi a stella è fiso*”, del *Marconi* è “*Ex imis ad astra*”, del

Pelosi è *“In silentio et spe”*, del Prini è *“Quid possit Itala virtus”*, del Longobardo è *“Exwmplum adest”* e, infine, del Bazzana Priaroggia è *“Clarior ex tenebris”*.

Va menzionato anche il programma italo-tedesco U-212A<sup>17</sup> che ha visto la cooperazione internazionale di questi due paesi al fine di realizzare entro il 2006 una nuova classe di sommergibili adatti alle attuali esigenze operative. Il dislocamento previsto è di 1.450 tonnellate, con una velocità di 12 nodi in superficie e 20 in immersione ed un equipaggio di 27 persone.

La classe Navi da assalto anfibio dispone di tre mezzi utilizzati dagli incursori della nostra Marina, la *San Giorgio*, la *San Giusto* e la *San Marco*, varate tra il 1991 e il 1994, con un dislocamento di 7.900 tonnellate e che possono raggiungere una velocità di 20 nodi, caricando un equipaggio di 200 persone. L'armamento comprende un cannone 76/62, due cannoni 20/70 e può trasportare, oltre al suo equipaggio, fino a 350 fucilieri verso il luogo delle operazioni in cui saranno impiegati. Il motto della *San Marco* è *“Ti con nu, nu con ti”*, della *San Giorgio* è *“Arremba San Zorzo”* e, infine della *San Giusto* è *“Coragio no manca che semo nel giusto”*.

Infine, c'è la classe Aliscafi che dispone di sei mezzi, *Nibbio*, *Falcone*, *Astore*, *Grifone*, *Gheppio* e *Condor*, varati tra il 1977 e il 1984, sono consentono spostamenti molto veloci potendo raggiungere una velocità di 50 nodi, caricando un equipaggio di dieci persone. Il motto comune per tutta la flottiglia di aliscafi è *“In hostem celerrime volant”*.

Una flotta, sebbene ben equipaggiata, richiede comunque continui investimenti e ammodernamenti, e proprio nell'ottica di potenziare i mezzi già presenti è stato siglato, dopo otto anni di trattative, un Accordo fra Gran Bretagna, Francia e Italia. Il progetto Orizzonte, nato in quella sede, ha dato vita ad una sinergia industriale in grado di creare una nuova classe di fregate pesanti/cacciatorpediniere che andasse a sostituire la classe Audace. Le nuove Fregate, la cui consegna dovrebbe essere imminente, avranno un dislocamento di 6500 tonnellate e potranno raggiungere una velocità di 30 nodi, caricando un equipaggio di 235 uomini. L'armamento prevede, innanzitutto, un sistema

---

<sup>17</sup> L'elemento essenziale che ha portato a tale determinazione è rappresentato dalle estese comunaltà ravvisate sia per quanto attiene il requisito operativo, che per la tempistica di realizzazione delle nuove unità subacquee. La collaborazione tra Italia e Germania è stata formalizzata con un accordo governativo fra i due Ministeri della Difesa delle due Nazioni, siglato il 22 aprile 1996 (Memorandum of Understanding), i cui elementi salienti, sono:

- La costruzione in Italia ed in Germania di sommergibili identici tipo U-212A (4 battelli in Germania e 2 in Italia, con l'opzione, attualmente in via di definizione, di altri due dopo il 2006);

antiaereo chiamato Paams e derivante da un progetto franco-italiano, sedici Aster-15 e 32 Aster-30, sei sistemi Sam di missili a lancio verticale, otto missili ANNG antinave e un sistema “inner layer” di missili e cannoni. L’Italia ne dovrebbe ricevere sei unità.

Ancora una volta è stato dimostrato come, nell’epoca attuale, a causa degli ingentissimi investimenti e delle tecnologie richieste, solo una sinergia su larga scala possa permettere ai paesi occidentali di realizzare dei sistemi d’arma complessi.

### **3.2.3 – I Sommergibili**

La storia dei sommergibili<sup>18</sup> italiani iniziò nel 1889, quando venne realizzata la prima unità subacquea della nostra Marina, su progetto di un ingegnere del Genio Navale, nei cantieri dell’Arsenale di La Spezia<sup>19</sup>.

Sulla scia di questo importante prototipo, furono poi costruiti altri sei battelli tra il 1903 ed il 1909, otto fra il 1910 e il 1913 e poi altri ancora fino alla vigilia del primo conflitto mondiale, al quale l’Italia si presentò come Paese all’avanguardia, assieme a Francia, Stati Uniti e Germania, nella costruzione di mezzi subacquei, tanto da ricevere numerose commesse estere per la realizzazione di tali unità nei cantieri nazionali.

Durante la guerra, i battelli italiani, sia i posamine della classe X, che i mezzi tascabili delle classi A e B, vennero impiegati contro il naviglio militare, prevalentemente nell’Adriatico, e si distinsero per le molte missioni portate a termine e per i risultati conseguiti, anche grazie alle importanti dotazioni di cui disponevano<sup>20</sup>.

Nel periodo fra i due conflitti mondiali, quindi, i cantieri italiani continuarono ad apportare miglioramenti ai mezzi in loro possesso, irrobustendone lo scafo, migliorando le dotazioni di sicurezza e le sistemazioni di salvataggio e soprattutto applicando un sistema innovativo denominato “snorkel”, fondamentale per il moderno sottomarino a propulsione convenzionale. Lo “snorkel”, infatti, è un collegamento attuato fra il sottomarino in immersione a quota periscopica e l’atmosfera, che consente l’utilizzo del

---

- Integrazione dei supporti tecnico-logistici ed addestrativi italiano e tedesco per realizzare economie di esercizio e quale primo passo per l’integrazione operativa.

<sup>18</sup> TURRINI A., *La conquista degli abissi: storia del battello subacqueo da Aristotele al sottomarino nucleare*, Vittorelli, Gorizia, 1996.

GHETTI W., *Storia mondiale del sottomarino*, De Vecchi, Milano, 1975.

ANTIER J.J., *Storia del sottomarino*, Sugar, Milano, 1969.

GIORGERINI G., *Uomini sul fondo: storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Mondadori, Milano, 1994.

POLLINA P.P.M., BERTINI M., *I sommergibili italiani 1895-1971*, Uff. Storico della Marina, Roma, 1993.

BAGNASCO E., RASTELLI A., *Sommergibili in guerra*, Alberelli, Parma, 1993.

<sup>19</sup> HEZLET A., *La Guerra subacquea: il sottomarino ed il potere marittimo*, Sansoni, Firenze, 1969.

MARZO MAGNO A., *Rapidi ed invisibili: storia di sommergibili*, Il Saggiatore, Milano, 2007.

motore diesel, a totale vantaggio delle batterie, pure in quelle fasi in cui è fondamentale mantenere il massimo occultamento, come, ad esempio, in prossimità dell'obiettivo da colpire. La paternità di questo sistema, contesa già in quegli anni fra olandesi e tedeschi, pare possa essere attribuita proprio ad un italiano, il Maggiore del Genio Navale Pericle Ferretti, che condusse i primi studi nell'Arsenale di Taranto e realizzò il primo prototipo già nel 1925, anno in cui, tra l'altro, riprese anche la costruzione di nuovi mezzi sulla base dell'esperienza bellica appena maturata. La produzione di mezzi "costieri" o "oceanici", di diverso dislocamento, venne intensificata di anno in anno a tal punto da portare l'Italia, nel 1940, ad entrare in guerra con una delle flotte subacquee maggiori al mondo, composta da ben 115 sommergibili, divisi in nove classi di battelli oceanici e otto di battelli costieri<sup>21</sup>.

Durante la guerra, le potenzialità dei mezzi subacquei furono sempre più apprezzate e diressero molti investimenti al potenziamento degli armamenti e delle innovazioni che portarono i sommergibili a raggiungere profondità di -130mt, autonomie di 20.000 miglia e armamenti di 14 tubi di lancio e 40 siluri.

Durante tutto il conflitto, i nostri battelli furono impiegati nell'Atlantico meridionale, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, distinguendosi per l'affondamento di molti mezzi nemici in missioni eroiche che valsero molto spesso il riconoscimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare, come nel caso, già menzionato, dell'attacco condotto dallo Scirè<sup>22</sup> al porto di Alessandria<sup>23</sup>.

Dopo il 1942, però, la crescente efficacia della lotta antisommergibile sovvertì le sorti della guerra subacquea, contrastata dall'utilizzo del radar e dei mezzi aerei che

---

<sup>20</sup> THOMAS L., *I corsari degli abissi*, BUR, Milano, 2001.

<sup>21</sup> NASSIGH R., *Guerra negli abissi: i sommergibili italiani nel secondo conflitto mondiale*, Mursia, Milano, 1972.

<sup>22</sup> Sommergibile Scirè, Medaglia d'Oro al Valor Militare allo Stendardo: "*Sommergibile operante in Mediterraneo, già reduce da fortunate missioni d'agguato, designato ad operare con reparti d'assalto della Marina nel cuore delle acque nemiche, partecipava a ripetuti forzamenti delle più munite basi mediterranee. Nel corso di reiterati tentativi di raggiungere lo scopo prefissato, incontrava le più aspre difficoltà create dalla violenta reazione nemica e dalle condizioni del mare e delle correnti. Dopo aver superato col più assoluto sprezzo del pericolo gli ostacoli posti dall'uomo e dalla natura, riusciva ad assolvere in maniera completa il compito affidatogli, emergendo a brevissima distanza dall'ingresso delle munitissime basi navali nemiche prescelte e a lasciare – così – le armi speciali che causavano a Gibilterra l'affondamento di tre grossi piroscafi e ad Alessandria gravi danni alle due navi da battaglia Queen Elizabeth e Valiant il cui totale affondamento veniva evitato solo a causa dei bassi fondali delle acque in cui le due unità erano ormeggiate. Successivamente nel corso di altra missione particolarmente ardita, veniva spietatamente aggredito e scompariva in acque nemiche, chiudendo così gloriosamente il suo fulgido passato di guerra.*" Mediterraneo, 28 aprile 1943 – R.D. del 10 giugno 1943.

<sup>23</sup> CERNIGOI E., *Ricordati degli uomini in mare*, Itinera Progetti, Bassano del Grappa, 2005.  
BAGNASCO E., *I sommergibili della seconda guerra mondiale*, Albertelli, Parma, 1973.

rendevano i battelli sempre più vulnerabili e incapaci di ottenere i successi degli anni precedenti.

Alla data dell'8 settembre 1943, la forza subacquea italiana, che nel corso del conflitto aveva acquisito fino a 184 battelli, venne ridotta a 54 unità di cui solo 34 operanti che, a seguito del trattato di pace, passarono in mano degli Alleati con funzioni prevalentemente addestrative.

La produzione di mezzi subacquei riprese solo alla fine degli anni Sessanta, con l'intento di progettare e realizzare un mezzo a propulsione nucleare, sulla scia di quanto stavano già facendo altre Marine estere, ma l'adesione del nostro governo al trattato di non proliferazione nucleare accompagnata da altri impedimenti a carattere politico, frenarono l'impresa e spinsero i cantieri a dare un rinnovato impulso allo studio di un moderno sottomarino a propulsione convenzionale.

La flotta, attualmente in servizio, comprende il Toti ed il Dandolo, varati nel 1969 e, quindi, arretrati rispetto alle attuali esigenze, il Sauro, il Di Cossato, il Da Vinci, il Marconi, il Pelosi, il Prini, il Longobardo e il Bazzana, varati tra il 1974 e il 1994, e due mezzi nuovi, lo Scirè e il Todaro, derivanti dalla collaborazione internazionale di Italia e Germania che ha dato vita al Progetto U-212A, e varati nel 2003 e nel 2004 dalla Fincantieri.

La strada così intrapresa presuppone ulteriori sviluppi nella costruzione di nuovi mezzi nei prossimi anni, con l'utilizzo di sinergie industriali europee che permettano, come visto in precedenza, di ammortizzare i costi, massimizzando i risultati, in uno scenario internazionale in cui la condivisione di know-how non fa più paura.

#### **3.2.4 – L'Aviazione navale**

La tradizione aviatoria della Marina risale a tempi molto remoti, quando diversi ufficiali cominciarono ad interrogarsi sulle possibili implicazioni belliche dell'uso di mezzi aerei.

Nel 1907 venne costituita, presso il Ministero della Marina, la prima sezione dedicata all'aeronautica e agli sviluppi che l'impiego dei velivoli poteva creare in relazione all'ambiente acquatico. Questa prima fase, prettamente pionieristica, mise subito in evidenza le enormi potenzialità dei mezzi aerei e spinse, quindi, il Ministero a creare il primo campo di volo, che venne aperto nella periferia di Roma nel 1910.

Nel 1912 il Capitano Guidoni progettò la prima nave hangar con lo scopo di realizzare un mezzo che provvedesse a spostare i velivoli nelle zone operative, ovviando



alle limitate autonomia dei mezzi dell'epoca, e rinsaldando sempre più il binomio nave-aereo che condusse il Ministero a creare un reparto aeronautico all'interno della Regia Marina<sup>24</sup>.

Alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, la situazione dell'Aviazione di Marina era piuttosto fluida ed in veloce evoluzione, anche se pur avendo già delineato le tattiche per l'impiego dei nuovi mezzi nelle diverse situazioni operative, non era, però, ancora stato fissato un preciso piano industriale per la costruzione di aeroplani, idrovolanti e dirigibili. Tuttavia, al momento dell'entrata in guerra il governo italiano disponeva di tre stazioni idrovolanti, tre per dirigibili con una aeronave ciascuna e 15 idrovolanti in tutto, a cui si aggiungeva l'incrociatore protetto Elba, classificato come unità di trasporto ed appoggio idrovolanti. Le missioni compiute ed i successi conseguiti diedero grande impulso agli investimenti nella costruzione di mezzi e nel 1920, a ricompensa dei sacrifici subiti e a riconoscimento dell'opera compiuto, il Re Vittorio Emanuele III istituì la Forza Aerea della Regia Marina cui conferì la bandiera di guerra.

L'esperienza delle altre marine europee e la consapevolezza della propria potenzialità aeronavale spinsero il governo a chiedere, alla Conferenza di Washington, la possibilità di costruire due portaerei per un totale di 60.000 tonnellate, e così nel 1923 venne varata la Regia Nave Appoggio Aerei Giuseppe Miraglia. Ma in quello stesso anno, la creazione della Regia Aeronautica separata, determinò una battuta d'arresto nell'allestimento della componente aerea della Marina, con la bocciatura del progetto della seconda portaerei, il trasferimento di molti mezzi alle dipendenze dell'aviazione e il mantenimento presso la Marina della sola parte addestrativa.

Nel 1931 venne così emanata una legge<sup>25</sup> che ridefinì i compiti e la struttura dell'Aviazione per la Regia Marina, la quale venne posta alle dipendenze di un generale dell'Aeronautica, con piloti e specialisti del volo anche essi appartenenti a quest'Arma<sup>26</sup>.

Le premesse per affrontare il secondo conflitto mondiale erano decisamente a sfavore della nostra Marina, che si trovò il serio difficoltà rispetto alle altre Potenze

---

<sup>24</sup> Decreto della Regia Marina del 27 giugno 1913.

<sup>25</sup> Legge n.38/1931.

<sup>26</sup> ARENA N., *La Regia Aeronautica – Vol.1 1939-1940 Dalla non belligeranza all'intervento*, SMA, Ufficio Storico, Roma, 1981.

ARENA N., *La Regia Aeronautica – Vol.2 1941 Il secondo anno di guerra italiana. L'anno della riscossa*, SMA, Ufficio Storico, Roma, 1982.

ARENA N., *La Regia Aeronautica – Vol. 3 1942, L'anno della speranza*, SMA, Ufficio Storico, Roma, 1984.

europee e, nel 1941, la consapevolezza di questa inferiorità spinse il Ministro della Marina e dell'Aeronautica a trasformare due navi passeggeri, in fase di costruzione, in due portaerei, che però non furono mai varate e causa di un bombardamento nel 1943 che provocò danni irreparabili<sup>27</sup>.

Al termine del conflitto vi fu un lungo periodo di stasi nello sviluppo della Marina Militare, anche perché, in base al trattato di Parigi del 1947, l'Italia sconfitta dovette cedere ben 162 unità combattenti e si vide negata la possibilità di possedere portaerei, sommergibili, motosiluranti e navi d'assalto.

La situazione andò pian piano migliorando e lo Stato Maggiore della Marina elaborò le direttive per attuare il secondo programma navale del dopoguerra. Sulla base di queste indicazioni, non potendo contare sulla possibilità di potenziare numericamente la flotta, si imboccò la strada dell'evoluzione qualitativa dei mezzi con la progettazione di apparati polivalenti che imbarcassero anche elicotteri o velivoli a decollo verticale per missioni più complete e complesse.

Il nucleo elicotteri, creato nel 1956, diede molto presto i primi risultati positivi grazie alle prove di appontaggio a bordo dell'incrociatore Garibaldi e spinse il governo ad investire nella progettazione di nuovi mezzi e di nuove tecnologie che portassero il grado di specializzazione ad un livello sempre più elevato<sup>28</sup>.

Ma nel pomeriggio del 31 ottobre 1964, una violenta tromba d'aria devastò tutti gli hangar, le attrezzature ed i mezzi presenti nella base di Fontanarossa e le poche installazioni scampate alla bufera furono distrutte da un incendio scoppiato a seguito di un corto circuito. Quello che poteva essere la fine di tutti i progressi fatti fino a quel momento si rivelò, invece l'inizio dell'era moderna per la componente aerea della Marina, grazie all'intervento dello Stato Maggiore che, con procedura d'urgenza, fece allestire in brevissimo tempo una nuova base e provvide a rimpiazzare i mezzi danneggiati.

Oggi il fulcro nevralgico dell'Aviazione Navale ha sede a Roma presso il Comando Forze Aeree (COMFORAER), che controlla le tre basi di MARISTAELI-

---

ARENA N., *La Regia Aeronautica – Vol.4 1943 L'anno dell'armistizio*, SMA, Ufficio Storico, Roma, 1986.

<sup>27</sup> ARENA N., *LaLuftwaffe italiana: gli aerei tedeschi dell'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, EDAI, Firenze, 1978.

PRICOLO F., *La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale*, Longanesi, Milano, 1971.

<sup>28</sup> SGARLATO N., *Dalla Furious al Garibaldi: la storia dell'aviazione navale e delle portaerei italiane*, Vittorelli, Gorizia, 2002.

Luni (La Spezia), MARISTAER-Grottaglie (Taranto) e MARISTAELI-Fontanarossa (Catania).

La base di Luni ospita il 1° ed il 5° Gruppo elicotteri, che si sono andati specializzando nelle missioni di supporto al Gruppo Incursori Teseo Tesei, di cui parleremo nei prossimi paragrafi.

Nella base di Grottaglie hanno sede un reparto ad ala fissa ed il 4° Gruppo elicotteri di supporto alla Forza da Sbarco della nostra Marina specializzata nella lotta anfibia.

Infine, a Catania-Fontanarossa hanno sede una sezione operativa di ausilio nelle attività di pattugliamento delle coste e di soccorso e recupero, ed una sezione dedicata interamente all'addestramento ed alla formazione del personale dell'Aviazione Navale.

L'arruolamento e l'addestramento sono fortemente selettivi. I candidati, già arruolati in Marina, devono superare un concorso iniziale in cui si accertano soprattutto le attitudini psico-fisiche e la conoscenza della lingua inglese. I primi 20 allievi che risultano idonei vengono ricondotti in Accademia per un corso preliminare della durata di tre mesi, all'interno del quale si selezionano i candidati che verranno inviati negli Stati Uniti per un certo tipo di preparazione e quelli che invece resteranno in Italia e seguiranno un iter formativo diverso. Alla fine dei 24 mesi di corso i due gruppi si ricongiungeranno per seguire un addestramento a Catania, uno a Taranto, e via via vari percorsi formativi che verranno di volta in volta disposti.

Terminato l'iter, gli allievi vengono assegnati a gruppi operativi in cui sono presenti dei piloti esperti con il ruolo di istruttore, fino al raggiungimento di un grado di preparazione tale da poterlo diventare essi stessi dei formatori per i corsi successivi.

Ogni fase di addestramento è scrupolosamente seguita e la preparazione dell'allievo viene controllata accuratamente, consentendo solo a quelli che dimostrano di aver assimilato tutti gli insegnamenti di poter procedere nella preparazione.

### 3.2.5 – **La Forza da sbarco** (Il Battaglione S. Marco)

L'attuale Forza da sbarco è l'erede della tradizionale Fanteria di Marina<sup>29</sup> istituita nel 1713 da Vittorio Amedeo II sotto il nome di Reggimento "La Marina".

L'evoluzione storica di questo Corpo fu assai complessa in quanto, dopo aver cambiato più volte nome, venne soppresso ufficialmente nel 1878 pur continuando ad

---

<sup>29</sup> USMM, *La Fanteria di Marina*, Ufficio Storico della Marina, Roma, 1988.

esistere, di fatto, a bordo delle navi, dove i comandanti privilegiavano l'addestramento alle armi leggere per i membri più valorosi dei loro equipaggi.

Nel 1915, sempre ufficiosamente, venne creata la “Brigata Marina” e durante il primo conflitto mondiale i suoi Fucilieri vennero coinvolti su diversi fronti, ma quello che segnò maggiormente il Corpo fu la difesa della città di Venezia. Infatti, da questa operazione di contrasto degli attacchi austriaci da terra e via mare, nacquero sia il motto delle Forze da Sbarco, appunto “*Per mare per terram*” ancora in uso, sia il simbolo che le rappresenta, e cioè il Leone Alato. Infatti, nel 1918 quando un Regio Decreto sancì ufficialmente la nascita della Fanteria di Marina, la città volle donare al Reparto il proprio stemma e il nome di S. Marco, suo Santo Patrono, in ricordo dell'eroico sacrificio e della strenua battaglia compiuti a sua difesa<sup>30</sup>.

Anche durante il Secondo conflitto mondiale la partecipazione dei Fucilieri fu costante e determinante e nell'immediato dopoguerra i Corpi paralleli che erano stati costituiti a seguito dell'8 settembre<sup>31</sup> confluirono nella “Brigata Anfibia Interforze”.

Nel 1956 la Marina ritirò la propria componente, sciogliendo di fatto il Battaglione San Marco per poi ricostituirlo definitivamente nel 1964 presso la sede di Taranto<sup>32</sup>.

Dal novembre del 1991 la Brigata “San Marco” è dislocata in una moderna struttura nella periferia di Brindisi, dove sono state allestite tutte le strutture logistiche necessarie per le attività quotidiane, gli alloggi del personale e i centri di addestramento.

A seguito del processo di riorganizzazione che ha interessato le Forze Armate dal 1999 e che ha riguardato anche i Fucilieri, è nata la Forza da Sbarco della Marina Militare costituita dal Reggimento San Marco, elemento operativo proiettabile, composto a sua volta da due battaglioni e da due compagnie<sup>33</sup>, dal Reggimento Carlotto<sup>34</sup>, incaricato di fornire il supporto tecnico e logistico alla forza operativa e composto da due battaglioni<sup>35</sup> e, infine, dal Gruppo Mezzi da Sbarco, che ha il compito

---

<sup>30</sup> GEMIGNANI M., *op. cit.*, 2002.

<sup>31</sup> In particolare vanno ricordati il Reggimento San Marco costituito dalla Regia Marina, la Divisione San Marco organizzata dalla Repubblica di Salò e il Battaglione Barbarico creato presso la X Mas.

<sup>32</sup> DE RISIO C., *I mezzi d'assalto*, Ufficio Storico della Marina, 2001.

<sup>33</sup> Il Reggimento San Marco è composto dal Battaglione d'Assalto “Grado”, dal battaglione logistico da combattimento “Golametto”, dalla Compagnia Operazioni Navali e dalla Compagnia Operazioni Speciali.

<sup>34</sup> Il nome deriva dal Sottotenente di Vascello Ermanno Carlotto, Medaglia d'Oro al Valor Militare che perì in Cina durante la Rivolta dei Boxer, quando la Fanteria di Marina si distinse ancora una volta per il suo operato.

<sup>35</sup> Il Battaglione Carlotto si compone del battaglione logistico “Cortellazzo” e del battaglione Scuole “Caorle”.

di fornire i mezzi navali minori che consentano il trasporto di uomini e mezzi dalle navi da sbarco alla spiaggia.

Il Reparto, così come è stato strutturato, risulta in grado di spostarsi con estrema rapidità e mantenersi in piena autonomia logistica e operativa, caratteristiche fondamentali per la tipologia di missioni che sono portati a svolgere anche accanto ai Corpi di altre Nazioni in operazioni congiunte. A tale proposito, già nel 1996 venne creata una Forza congiunta Ispano Italiana (SILF<sup>36</sup>) operante in ambito multinazionale, soprattutto a disposizione della NATO in tutte quelle operazioni in cui Italia o Spagna vengano chiamate a fornire il loro contributo.

L'organico attuale del Corpo è costituito da Fucilieri di Marina, da Sottoufficiali e da Ufficiali della Forza da Sbarco, che seguono un apposito addestramento per ottenere le abilitazioni in mortaiista, missilista, assaltatore e pioniere, nonché tutta la preparazione necessaria alle singole fasi di sbarco.

Lo sbarco resta, infatti, il momento centrale dell'azione di questo Corpo e, attualmente, ha ben poco a che vedere con le immagini storiche degli sbarchi effettuati fino a pochi anni fa nei conflitti che hanno caratterizzato la storia mondiale. Le operazioni anfibe moderne devono tenere conto delle armi di difesa in possesso del nemico, che neutralizzerebbero la forza da sbarco già in fase di avvicinamento. Pertanto, il Corpo invia, in fase preliminare, i Ricognitori (Recon) e i Demolitori Ostacoli Antisbarco (DOA) che vengono condotti nel teatro delle operazioni mediante elicotteri o gommoni e, mentre i primi effettuano un lavoro di intelligence localizzando le postazioni nemiche e assumendo tutte le informazioni utili sulle caratteristiche della zona, gli altri provvedono a bonificare gli ostacoli antisbarco mediante cariche esplosive piazzate attorno alle postazioni nemiche o contro le mine. Tutte queste attività vengono svolte col favore della notte.

Al momento dello sbarco le componenti del Corpo si attivano contemporaneamente per neutralizzare il nemico e per favorire l'arrivo a terra delle forze anfibe, proprio a tutela del momento di maggiore vulnerabilità di permanenza in acqua. Le navi cominciano a cannoneggiare la costa, gli aerei e gli elicotteri mantengono libero lo spazio sovrastante lo sbarco, mentre i DOA fanno saltare le cariche precedentemente disposte per poi continuare a muoversi verso il punto di arrivo aprendo il cd. canale di sbarco in cui passeranno le forze anfibe che, nel frattempo, hanno lasciato le navi per giungere a riva sui mezzi cingolati.

Dalla descrizione appena vista, sono ormai anche evidenti i mezzi a disposizione del Battaglione San Marco per le proprie operazioni.

### 3.2.6 – Il Raggruppamento Subacquei e Incursori (Com.Sub.In.)

Il Raggruppamento Subacquei ed Incursori “Teseo Tesei”<sup>37</sup>, conosciuto anche come Comando Subacquei ed Incursori da cui deriva l’acronimo Com.Sub.In, è il Raggruppamento della Marina Militare Italiana incaricato di svolgere le operazioni di guerra non convenzionale in ambiente acquatico e rappresenta una delle componenti delle forze speciali<sup>38</sup> della nostra Difesa.

Già nel 1938 nacque presso il 1° Gruppo Sommergibili un Comando dei mezzi d’assalto con il nome di copertura di 1<sup>a</sup> Flottiglia MAS, poi trasformato nel 1940 nella famosa X<sup>a</sup> Flottiglia MAS<sup>39</sup> che raccolse all’interno della propria Scuola Sommozzatori tutti coloro i quali, nell’ambito della Difesa, operavano in ambiente acquatico. Al termine di un’accurata preparazione e di una rigida selezione, i candidati migliori venivano inviati nel Gruppo Mezzi d’Assalto, mentre gli altri venivano destinati nei rimanenti reparti a terra o a bordo<sup>40</sup>.

I risultati conseguiti durante il secondo conflitto mondiale furono molto significativi<sup>41</sup>, anche se accompagnati, purtroppo da gravi perdite<sup>42</sup> in capo alla nostra Difesa<sup>43</sup>.

---

<sup>36</sup> S.I.L.F. = Spanish Italian Landing Force.

<sup>37</sup> Il Corpo prende il nome da Maggiore Teseo Tesei, Medaglia d’Oro al Valor Militare (alla memoria) che progettò ed ideò diversi mezzi d’assalto e perse la vita il 27 luglio 1941 in una valorosa missione di forzamento di una base nemica al comando di uno dei mezzi da lui ideati.

<sup>38</sup> Le forze speciali italiane sono costituite con il contributo di tutte e quattro le Armi che compongono la nostra Difesa. L’Esercito, infatti, partecipa col reggimento “Col Moschin”, i Carabinieri con il “GIS”, l’Aeronautica con gli “Incursori e Fucilieri dell’Aria” e la Marina con i “Con.Sub.In”.

<sup>39</sup> Notizie tratte dal sito [www.xflottigliamas.it](http://www.xflottigliamas.it).

Informazioni utili possono essere anche trovate in:

LAZZERO R., *La decima MAS*, Rizzoli, Milano, 1984.

<sup>40</sup> VALERIO BORGHESE J., *La decima Flottiglia MAS dalle origini all’armistizio*, Garzanti, Milano, 1950, p. 10 e ss.

<sup>41</sup> Complessivamente, nel corso dell’ultimo conflitto, dal 10 giugno 1940 all’8 settembre 1943, i mezzi d’assalto della Regia Marina affondarono o danneggiarono gravemente naviglio da guerra per 72.190 tonnellate e naviglio mercantile per 130.572 tonnellate; in particolare le due navi da battaglia, Valiant e Queen Elizabeth, l’incrociatore pesante York, il Cacciatorpediniere Jervis ed Erige, ed oltre venti mercantili tra piroscafi, petroliere e motonavi. Da [ww.marina.difesa.it](http://ww.marina.difesa.it).

<sup>42</sup> I sommergibili Iride e Gondar furono affondati durante i primi tentativi contro Alessandria, ed ancor più grave risultò il bilancio dello sfortunato attacco contro l’isola di Malta del 27 luglio 1941, in cui persero la vita, tra gli altri, il Maggiore Tesei, il Comandante Moccagatta, il Comandante della Decima.

<sup>43</sup> SILVANI L., *Gli arditi del mare: sottomarini, mas, maiali (1940-1943)*, De Vecchi, Milano, 1972.

SIERRA L., *Gli assaltatori del mare: barchini esplosivi, maiali, sommergibili tasabili*, Mursia, Milano, 2002.

Dopo l'8 settembre il gruppo militare fu sciolto e una parte dello stesso confluì nel corpo denominato Mariassalto, proseguendo la guerra al fianco degli alleati, mentre un'altra continuò ad operare sotto il nome di X<sup>a</sup> Flottiglia MAS, presso la Repubblica Sociale Italiana<sup>44</sup>.

Nel dopoguerra i reparti furono riorganizzati semiclandestinemente nella sede del Varignano, presso La Spezia, originariamente con la costituzione di Maricentrosub, da cui sorsero il Gruppo Gamma ed il Nucleo Sminamento, Difesa, Antimezzi Insidiosi. Dal 1952 divennero strutture ufficiali della Marina Militare con la costituzione del "Gruppo Arditi Incursori", successivamente ridenominato Maricent.Ard.In<sup>45</sup>, i cui membri ricevevano una preparazione completa per essere pronti ad operare in ogni tipo di scenario e non solo in ambiente acquatico.

Il 15 febbraio 1960 fu, infine, ufficialmente costituito il Comando Raggruppamento Subacquei e Incursori Teseo Tesei, con la struttura e l'organizzazione vigenti a tutt'oggi<sup>46</sup>.

Il Raggruppamento è alle dipendenze del Capo di Stato Maggiore della Marina e la sua sede operativa è stata dislocata, anche per motivi storici, nei comprensori di Varignano, di Santa Maria e Punta della Castagna, presso La Spezia<sup>47</sup>.

I Reparti del Com.Sub.In., svolgono attività molto articolate e variegata occupandosi non solo di operazioni tipiche delle forze speciali, ma anche di attività di studio e di ricerca all'avanguardia. Ha assunto, infatti, particolare rilievo negli ultimi anni lo sviluppo di tecniche idonee ad intervenire su sommergibili sinistrati in collaborazione con la Nato e nell'ambito della Partnership for Peace, e la promozione di ricerche nel campo della medicina subacquea ed iperbarica, i cui risultati possono essere utilizzati poi anche in strutture civili per soccorrere i sommozzatori vittime di incidenti.

Inoltre, al Com.Sub.In. sono assegnati, operativamente, due compiti fondamentali: il primo, offensivo, consiste nel preparare uomini e mezzi ad operare in modo occulto per colpire obiettivi legati all'ambiente acquatico; il secondo, difensivo, che addestra il personale alla tutela delle navi e delle basi portuali da attacchi nemici, alla ricerca e al recupero di mezzi danneggiati e al salvataggio dei rispettivi equipaggi.

---

<sup>44</sup> BORGHESE J.V., *Decima Flottiglia MAS: dalle origini all'armistizio*, Garzanti, Milano, 1954.

NESI S., *Decima flottiglia nostra: i mezzi d'assalto della marina italiana da Nord a Sud dopo l'armistizio*, Mursia, Milano, 1986.

<sup>45</sup> Notizie tratte dal sito [http://it.wikipedia.org/wiki/Comando\\_Subacqueo\\_Incursori](http://it.wikipedia.org/wiki/Comando_Subacqueo_Incursori).

<sup>46</sup> ROMERSA L., *All'ultimo quarto di luna: le imprese dei mezzi d'assalto*, Mursia, Milano, 1977.

<sup>47</sup> Notizie tratte dal sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

È da questi compiti che deriva l'ordinamento del Comando, che si articola in tre Gruppi operativi – il Gruppo Operativo Incursori, il Gruppo Operativo Subacquei e il Gruppo Navale Speciale – e in tre strutture di supporto – il Centro Studi e Ricerche, il Gruppo Formativo e Addestrativo e il Gruppo Logistico.

### ***Il Gruppo Operativo Incursori – G.O.I.***

Gli incursori assolvono essenzialmente il primo dei compiti appena citati, conducendo operazioni di tipo offensivo. Essi, infatti, vengono addestrati per operare singolarmente o in gruppo per portare offesa al nemico in modo non convenzionale, cercando di produrre il maggior danno con il minimo sforzo.

Attualmente, la loro preparazione copre uno spettro molto ampio di missioni permettendo di operare al fianco di compagini militari internazionali nelle aree in cui la nostra Difesa è impegnata. In alcune occasioni, come nelle recenti missioni umanitarie in Somalia e Ruanda, i baschi verdi del Com.Sub.In. hanno compiuto azioni di ricognizione, scorta e recupero di personale civile in ambienti prettamente terrestri, accantonando la loro specializzazione che li porta ad eccellere in ambiente marittimo, e dimostrando che la loro preparazione copre ormai l'intera gamma di azioni nelle quali possono essere impiegati.

I compiti di istituto assegnati al Gruppo Incursori dello Stato Maggiore riguardano attacchi ad unità navali o installazioni portuali nemiche, operazioni di controterrorismo navale soprattutto orientati alla liberazione di ostaggi, infiltrazione e permanenza in territorio ostile per missioni di tipo informativo e/o di supporto al fuoco navale.

Il Reparto è costituito da ufficiali e sottoufficiali che a seguito del corso possono conseguire l'abilitazione a paracadutista, a rocciatore guida, a interprete aerofotografico, a disattivatore di congegni esplosivi, a direttore di lancio, a istruttore militare di alpinismo e a fotografo navale e subacqueo.

Gruppi di questo contingente hanno operato in Libano<sup>48</sup>, in Golfo Persico<sup>49</sup>, in Somalia<sup>50</sup>, in Adriatico, in Ruanda, in Albania<sup>51</sup>, ma anche in occasione di calamità naturali quali l'alluvione di Firenze, i terremoti in Friuli ed in Irpinia e l'eruzione dell'Etna.

---

<sup>48</sup> Missione Libano1 nel 1982 e Missione Libano2 dal 1982 al 1984, in [www.erecito.difesa.it](http://www.erecito.difesa.it).

<sup>49</sup> Missione nel Golfo Persico nel 2006.

<sup>50</sup> Missione in Somalia, denominata Ibis, dal 1992 al 1994 in [www.esercito.difesa.it](http://www.esercito.difesa.it).

<sup>51</sup> Missione in Albania, denominata AFOR, in [www.aeronautica.difesa.it](http://www.aeronautica.difesa.it).



In Libano, così come in Somalia e Albania, la missione è stata prevalentemente di pattugliamento e di scorta, mentre nelle missioni in Golfo Persico e in Adriatico gli Incursori hanno guidato i team ispettivi che venivano sbarcati sulle unità mercantili per la verifica dei carichi nel quadro degli embarghi decretati dalle Nazioni Unite, rispettivamente contro l'Iran e contro le Repubbliche della ex-Jugoslavia. Durante la seconda missione nel corno d'Africa gli incursori hanno operato a terra, in funzione di copertura, durante la fase di reimbarco del grosso contingente italiano. Terminata questa esigenza, un'aliquota di incursori è stata rischierata in Ruanda, insieme al personale dell'Esercito, nel quadro delle operazioni di recupero di personale occidentale minacciato dalle violenze in atto; in particolare gli Incursori hanno evacuato alcuni missionari che si erano inizialmente rifiutati di abbandonare i malati affidati alla loro assistenza. Nel corso della terza missione in terra somala nel quadro dell'operazione "United Shield" che ha provveduto a fornire uno schermo protettivo al reimbarco dei contingenti ONU delle altre nazioni, oltre che da terra gli Incursori hanno operato anche a bordo degli SH3D a favore dei piloti dell'Aviazione Navale<sup>52</sup>.

### ***Il Gruppo Operativo Subacqueo – G.O.S.***

Il Gruppo Operativo Subacqueo costituisce l'unità di palombari e sommozzatori specializzata nel rinvenimento e nella bonifica di mine o di ogni altro tipo di ordigno esplosivo presente in mare e nel soccorso di navi e di sommergibili.

L'unità nacque in Italia nel 1954 dalla riorganizzazione delle strutture già presenti sul territorio, come per esempio la prima scuola di palombari che era nata a Genova già nel 1849, su proposta del generale Della Bocca, Ministro della Guerra e della Marina del Regno di Sardegna<sup>53</sup>. L'esistenza di unità subacquee in tempi remoti è poco nota, in realtà, soprattutto perché si tende ad associarne l'attività alla presenza di moderne attrezzature che consentono all'uomo di permanere in ambiente acquatico contro la propria natura, ma le origini dell'immersione a scopo militare sono radicate in epoche molto remote. Nel 332 d.C., per esempio, si trovano documenti nei quali vengono citate le imprese degli operatori subacquei di Alessandro il Grande, impiegati a rimuovere gli ostacoli dell'assediate città di Tiro con tecniche di apnea all'avanguardia per quell'epoca.

---

<sup>52</sup> Notizie tratte dal sito [www.aeronautica.difesa.it](http://www.aeronautica.difesa.it).

<sup>53</sup> Notizie tratte dal sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

La seconda guerra mondiale vide i palombari spesso impegnati in operazioni di recupero di scafi affondati, ma è nel dopoguerra che cominciano ad organizzarsi in moderni Reparti Subacquei, con lo scopo principale di bonificare gli ordigni e le mine posati durante il conflitto. Da quei giorni le imprese maturate hanno permesso di iniziare uno studio più approfondito delle possibilità di intervento dell'uomo nell'ambiente subacqueo che ha portato a sviluppare una sempre crescente capacità operativa.

Il G.O.S. opera con moderne apparecchiature che consentono di intervenire fino ad una quota di -300mt nelle attività di soccorso e a profondità ancora maggiori in particolari casi di recupero.

All'interno dell'intera compagine di operatori si distinguono gruppi specializzati in diversi tipi di operazioni. La componente Cacciamine opera su apposite imbarcazioni dotate di sensori in grado di rilevare un ordigno per poterlo poi far brillare, gli Operatori Subacquei del Servizio di Sicurezza Abilitati ai Lavori in Carena (O.S.S.A.L.C.), imbarcati su ogni nave della nostra Difesa, oltre a svolgere le normali mansioni di bordo, sono sempre pronti ad intervenire per ogni problema possa verificarsi sulla carena o nell'elica e che possa compromettere il corretto funzionamento della nave e quindi la sua capacità operativa. C'è poi il Reparto di Pronto Impiego (R.P.I.) specializzato nelle immersioni profonde e nella conduzione degli apparati filoguidati, oltre che nella prontezza operativa e della rapidità di dislocazione, da cui deriva anche il loro nome<sup>54</sup>. Il Nucleo Servizio Difesa Antimezzi Insidiosi (SDAI) è incaricato della difesa delle opere portuali contro attacchi nemici, della bonifica di ordigni e del soccorso a sommergibili sinistrati.

---

<sup>54</sup> Il Gruppo è intervenuto in particolari situazioni quali il recupero di un automezzo inabissatosi a -70mt nel lago di Garda, o nel tentativo multinazionale di prestare soccorso ai minatori rimasti intrappolati nella miniera di Lassing in Austria. Quest'ultima operazione merita una trattazione particolare per la complessità delle attività che sono state richieste. Il 27 luglio 1998 il Com.Sub.In. venne allertato a seguito di una richiesta internazionale di soccorso pervenuta attraverso i canali ufficiali da un paesino della Stiria a seguito di una frana all'interno di una miniera. Una squadra di soccorso che era scesa per recuperare un collega rimasto intrappolato a seguito di un crollo nei giorni precedenti era stata travolta da un nuovo cedimento, talmente grande però da coinvolgere tutti i piani della miniera e da creare una depressione di oltre 100 mt nel terreno sovrastante. Il paesaggio era stato mutato in pochi attimi e i pascoli e le abitazioni che si trovavano sul terreno al di sopra della miniera erano crollati, sommersi da un ruscello che scorreva nella zona e il cui letto si era trasformato in un lago, largo circa 100 mt e profondo 30. Il primo intervento cui le squadre di soccorso furono chiamate, fu la deviazione di questo ruscello e il successivo prosciugamento del lago per poter operare nei fori di uscita nelle zone in cui i minatori avrebbero potuto trovare rifugio. Dopo nove giorni di trivellazione comparve il primo dei cinque supertstiti che era scampato all'annegamento, ma che manifestava forti sintomi di malattia da decompressione, a causa della pressione più alta generata dall'acqua che aveva sovrastato e invaso la miniera. La presenza di altri paesi nell'operazione di salvataggio permise anche l'utilizzo di altri centri

### ***Il Gruppo Navale Speciale***

Il Gruppo Navale Speciale assicura il supporto tecnico, logistico e addestrativo mobile ai due precedenti Gruppi Operativi.

Le navi appoggio per operazioni subacquee Anteo e Proteo, sono particolarmente attrezzate per fornire assistenza ai sommergibili sinistrati e per agire quale punto di partenza per tutte le tipologie di operazioni subacquee.

La Proteo dispone di un impianto per immersioni profonde dotato di campana subacquea in grado di operare fino a -150mt. Nel campo di tali immersioni un effettivo salto di qualità si è registrato con il varo della Anteo, moderna nave di appoggio subacqueo, abilitata ad assistere il personale che effettua immersioni con la cd. tecnica di “saturazione” fino alla profondità di -300mt, e dotata a bordo di un minisommergibile autonomo, capace di operare a -600mt e in grado di trainare un sommergibile sinistrato fino ad una profondità compatibile con il salvataggio del suo equipaggio.

Il Com.Sub.In può, inoltre, disporre di due grandi motoscafi, il Marino e il Perdetti, che hanno il compito di assistere e portare supporto alle operazioni dei due Gruppi Incursori e Subacquei.

### ***Il Centro Studi***

L’attività del Com.Sub.In però non si esaurisce nel solo ambito operativo, in quanto ad esso viene anche affidato il compito di promuovere l’aggiornamento dei mezzi, dell’armamento e delle procedure di impiego, sia nel campo incursionistico che in quello subacqueo, tendendo al progresso della propria impresa con il perseguimento di autonome ricerche.

La responsabilità di questo delicato settore è interamente affidata al Centro Studi, articolato in quattro sezioni che si interessano rispettivamente di Armi e Esplosivi, Materiali e Mezzi di Incursione, Sperimentazione di Materiali su acquei, Fisiologia Subacquea.

Presso la sezione di fisiopatologia subacquea si specializzano i medici della Marina che dispongono di una rete di camere di decompressione e impianti iperbarici

---

iperbarici che curarono i superstiti. L’alta specializzazione del G.O.S. ha permesso agli operatori di intervenire in una situazione così drammatica e complessa in soccorso di popolazione civile.

sul territorio nazionale a disposizione non solo del personale militare, ma anche delle strutture civili, per il trattamento delle malattie da decompressione e per l'ossigenoterapia.

### ***Il Gruppo Scuole***

C'è, poi, il Gruppo Scuole, cioè la sezione che si occupa dell'istruzione degli Incursori e dei Subacquei, nonché di tutto il personale militare che, essendo impegnato in operazioni subacquee, necessita di apposita preparazione.

I corsi, prima riservati agli operatori della Marina, sono poi stati aperti anche ai Nuclei dei Carabinieri, della Polizia e dei Vigili del Fuoco e, a tutt'oggi, formano quasi tutto il personale operante in ambiente acquatico sul territorio nazionale, fornendo una preparazione omogenea, molto utile in caso di operazioni congiunte.

### ***Il Reparto Logistico***

Infine, come in tutte le organizzazioni, anche il Com.Sub.In. dispone di un Reparto Logistico che assicura il funzionamento del complesso organismo con proprie officine di manutenzione dei mezzi navali e terrestri, il mantenimento in efficienza dei fabbricati destinati all'accasamento del personale ed al ricovero dei mezzi, il funzionamento delle mense per il vettovagliamento, ed infine, assicura la assistenza sanitaria.

## **3.2.7 – I Corpi della Marina**

### ***Armi Navali***

Il Corpo Militare degli Ufficiali Specialisti delle Armi Navali nacque a seguito di un decreto luogotenenziale del febbraio 1918, sebbene già nell'immediato periodo postunitario la Regia Marina avesse cominciato a sentire l'esigenza di nominare degli ufficiali per questo compito. Infatti, il progresso tecnologico delle artiglierie e del munizionamento di bordo richiedevano delle competenze sempre più specifiche, tali da poter essere conseguite solo con appositi corsi teorici e pratici, che portarono gli specialisti così formati, a seguire una strada diversa rispetto agli altri loro colleghi. Per molto tempo questa carriera parallela fu bistrattata, non essendo adeguatamente riconosciuti il grande valore e le grandi capacità necessarie per poter ottenere tale specializzazione, e anche nel primo dopoguerra, dopo il decreto costitutivo, le cose non

cambiarono in modo significativo e il corpo cessò nuovamente di esistere. La costante pressione degli Ufficiali e la necessità pratica della loro opera nel periodo difficile del riarmo, spinsero il governo a emanare la legge 8 luglio 1926, n. 1178, con la quale si istituiva nuovamente il Corpo delle Armi Navali e gli si affidava ufficialmente il compito di studiare l'armamento delle navi di nuova costruzione e di provvedere all'acquisto e alla sistemazione dei relativi impianti, di studiare e provvedere alle nuove armi, ai materiali d'armamento, a quelli per il servizio elettrico e radiocentrico, eccettuati, però, gli apparati elettrici di propulsione delle navi.

La formazione fu, sin dall'origine, seguita dall'Accademia Navale che è stata la principale fonte di reclutamento per gli Ufficiali che sono entrati a far parte del Corpo AN sia negli incarichi a terra, che in quelli a bordo, in un impiego che è stato sempre più massiccio a tutti i livelli.

### ***Corpo Sanitario***

L'istituzione del Corpo Sanitario della Marina Militare Italiana risale al 1° aprile 1861, allorché il Conte Cavour presentò al Re un regolamento applicabile ai Corpi Sanitari delle flotte sarda, napoletana e toscana, ormai unificati nella Regia Marina.

L'organizzazione sanitaria della Marina fu lenta e difficile per i problemi che si sono più volte ripetuti, ma alla fine riuscì ad allestire importanti centri sulla terraferma e sulle navi ospedale di supporto al naviglio in operazione.

Già nella prima guerra mondiale, il servizio sanitario si distinse per le azioni svolte dalle sue nove navi ospedale a favore degli equipaggi feriti, ma fu nel secondo conflitto che il Corpo dovette affrontare prove ben più ardue grazie all'imponente squadra di navi ospedale che si mossero per più di 500 missioni soccorrendo 250.000 feriti, subendo anche esse gravi perdite<sup>55</sup>.

Dagli anni Settanta in poi, l'attività della Marina Militare è stata caratterizzata dalle missioni di Peace-keeping e Peace-enforcing e dalle missioni a carattere umanitario dove l'opera dell'Ufficiale Medico assume carattere centrale, sia per i nostri militari, che per le popolazioni civili che vengono soccorse e aiutate.

Anche in questo caso, la formazione si svolge principalmente presso l'Accademia Navale, dove si trova il Dipartimento del Corpo Sanitario e dalla quale partono, poi, anche le destinazioni cui sarà affidato il personale.

---

<sup>55</sup> Dati del Ministero della Difesa, in [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

L'attuale organico comprende 239 Ufficiali in servizio permanente di cui 217 medici, 14 farmacisti, 16 odontoiatri, 6 psicologi, 6 logistico-amministrativi, 20 Ufficiali di complemento/volontari in ferma prefissata e 576 Sottufficiali infermieri, dislocati nell'Ispettorato alla Sanità, con sede a Roma, nelle due direzioni di Sanità, con sedi a La Spezia e a Taranto, nel Servizio Sanitario del Comando in capo della Squadra Navale, nonché nelle sedi periferiche costituite dai due ospedali principali di La Spezie e di Taranto, dalle due infermerie autonome di Ancona e Augusta e nelle infermerie a bordo delle unità navali e di terra nei vari comandi.

### ***Commissariato Militare Marittimo***

Alla stregua degli altri Corpi finora analizzati, anche il Commissariato Marittimo trae origine nelle marine preunitarie, ma la sua nascita ufficiale risale al 1861, quando il conte di Cavour riconobbe la necessità di un organismo che si occupasse dell'amministrazione del personale e della gestione dei servizi di intendenza, inerenti al vestiario, ai viveri e ai materiali.

Dalla fusione delle preesistenti organizzazioni nacque, quindi, il Corpo di Commissariato Generale, la cui denominazione venne poi cambiata in Corpo di Commissariato Militare Marittimo a seguito del Regio Decreto del 23.12.1976.

Le sue competenze si sono arricchite con il passare del tempo, comprendendo anche la gestione degli equipaggiamenti, del casermaggio, dei combustibili e dei lubrificanti, degli automezzi, dei pezzi di ricambio ed estendendosi anche ai settori della programmazione finanziaria, del coordinamento amministrativo e della tutela giuridico legale.

La caratteristica principale, però, che non è mai cambiata negli anni, è stato lo sforzo compiuto per assicurare, pur con una ridotta organizzazione, un alto grado di efficienza degli Organismi operativi e delle Unità Navali.

Anche in questo caso la formazione è stata sempre seguita dall'Accademia Navale che si è ripromessa di fornire ai propri ufficiali una preparazione adatta alle nuove sfide del futuro all'interno delle quali deve muoversi la Marina, sempre più impegnata nell'era dell'informatica e delle "new economy".

### ***Genio Navale***

Il Corpo degli Ingegneri Costruttori Navali della Real Marina venne regolarizzato e potenziato dal Conte di Cavour, allora Ministro della Marina stessa, a

seguito dell'unificazione nel marzo del 1861, e reso corpo militare con R.D. 9 dicembre 1866, n.° 3486. Il R.D. del 1° aprile 1861, infatti, attribuì agli Ufficiali e ai Sottufficiali che ne facevano parte, il compito di provvedere allo studio e alla progettazione di macchine e scafi che potessero essere realizzati nei cantieri nazionali, nonché delle migliori tecniche di riparazione e di rinnovamento che potessero giovare ai mezzi già in uso.

L'ordinamento, che regola i compiti assegnati al Corpo, ha subito, negli anni, diversi aggiustamenti, e prevede che il Genio Navale, il quale, attualmente, comprende anche gli Ufficiali per la Direzione di Macchine, sia costituito da laureati in ingegneria navale o meccanica con funzioni di progetto e di condotta degli apparati motore ed ausiliari a bordo delle navi.

La storia di oltre un secolo di vita e di attività ha dimostrato il ruolo che il Genio Navale ha rivestito nel contesto socio-politico della Nazione e nella Marina Militare, e ne ha valorizzato l'importanza per lo sviluppo sociale, industriale e tecnologico del Paese con la realizzazione di basi navali ed arsenali, l'ideazione e la progettazione di navi da guerra di varie categorie e dimensioni.

La formazione degli Ufficiali che entrano nel Corpo prevede la partecipazione all'Accademia, seguita da un periodo di imbarco, con l'assunzione di responsabilità sempre crescenti, e di una fase di impiego a terra, sia in area tecnico-amministrativa che in quella tecnico-operativa.

### ***Capitanerie di Porto***

Le Capitanerie di Porto, citate in questo elenco al fine di renderlo completo, non saranno oggetto di ulteriore trattazione dopo l'approfondita analisi compiuta nel 1° capitolo, cui si rimanda per ogni dettaglio.

## **3.3 – Il futuro della Marina Militare Italiana: analisi e prospettive**

All'indomani della fine della Guerra Fredda, l'Italia aveva rivalutato il proprio strumento militare ed aveva promosso un processo di rinnovamento, in grado di adeguarlo ai nuovi impegni che il nostro governo si era assunto in ambito internazionale, per partecipare alle politiche di sicurezza globale in modo adeguato.

Da quel momento in poi, le Forze Armate italiane sono state impegnate in molti contesti geopolitici, vedendo riconosciuti il proprio valore e le proprie capacità, fino ad

ottenere delle posizioni di gran prestigio e di notevole importanza nel comparto internazionale<sup>56</sup>.

Il percorso avviato negli anni Ottanta e diretto alla costruzione di un sistema di sicurezza mondiale, gestito dalle organizzazioni internazionali, all'interno del quale l'Italia stava organizzando la propria Difesa, è stato bruscamente interrotto dagli eventi dell'11 settembre 2001 che, anziché rinsaldare il processo di condivisione strategica delle politiche di sicurezza necessarie per contrastare ed annientare questa nuova e imprevedibile minaccia, ha creato una frattura significativa all'interno della comunità internazionale. La decisione angloamericana di intervenire militarmente in Iraq, nonostante il parere negativo dell'Onu, ha definitivamente relegato questa organizzazione in una posizione marginale dello scacchiere internazionale e ha palesato la mancanza di una linea unitaria nella politica estera dei vari governi, dando sempre più spazio ai gruppi terroristici, che nel frattempo si sono organizzati su scala mondiale, dimostrandosi in grado di colpire chiunque e in qualunque momento. Ma quel che più rileva in campo militare, riguarda il fatto che l'organizzazione della Difesa attuata in passato, non è assolutamente in grado di gestire la minaccia multidimensionale e asimmetrica del terrorismo<sup>57</sup>, che si contraddistingue per la presenza di un nemico occulto, subdolo, che non si incarna più in un esercito o un gruppo militare, ma magari in un singolo individuo, uomo, donna o bambino, che si fa esplodere in zone assolutamente non previste, colpendo un nemico ignaro, che vive in un'area importante economicamente e che sta semplicemente conducendo la sua normale vita lavorativa.

A questo fattore di destabilizzazione, si affiancano problemi quali la proliferazione di armi di distruzione di massa da parte di Paesi che non rispettano gli accordi internazionali, le aggressioni etniche, i flussi migratori incontrollati, i disastri ecologici, e tutti gli altri fenomeni che, se in passato venivano in qualche modo relegati nell'ambito dei confini nazionali, oggi, a seguito della globalizzazione, devono essere affrontati dalla comunità internazionale nel suo complesso<sup>58</sup>.

Allargamento, partecipazione ed inclusione sono i nuovi concetti che ispirano le relazioni internazionali, e la cooperazione e la gestione delle crisi sono gli elementi fondamentali della nuova sicurezza globale. I confini tradizionali hanno perso il loro significato strategico ed il mondo ha assunto una connotazione sempre più marittima,

---

<sup>56</sup> MARIANI A., *La Marina, per la sicurezza – Il carattere marittimo della sicurezza europea*, Lega Navale, Roma, giugno 2004, p. 1

<sup>57</sup> LIANG Q., XIANGSUI W., *Guerra senza limiti: l'arte della guerra asimmetrica tra terrorismo e globalizzazione*, LEG, Gorizia, 2001, p. 35.



dove le nuove frontiere sono rappresentate dai litorali delle altre nazioni. D'altra parte, il mare rappresenta da sempre l'ambiente naturale di comunicazione e collegamento tra popoli, civiltà e culture differenti, la rete di distribuzione tra gli Stati di importanza ampiamente prevalente e crescente.

Le statistiche confermano la centralità delle vie acquatiche, stabilendo che più dell'80% del commercio mondiale si muove via mare e buona parte dei traffici sono relativi a materie prime e fonti energetiche. In particolare, la nostra realtà regionale, classicamente definita Mediterraneo allargato<sup>59</sup>, pur rappresentando soltanto l'1% della superficie acquee del globo, è interessata dal 20% dei traffici mondiali ed attraverso di essa transita il 65% del petrolio e del gas che servono l'Europa<sup>60</sup>.

Inoltre, per la presenza di forti concentrazioni antropiche, nonché per la rilevanza dei traffici marittimi appena evidenziati, questo bacino offre molte difficili sfide ai Paesi che vi si affacciano e che differiscono in termini di crescita economica, demografica, di equilibrio ecologico, di sicurezza e di stabilità.

Il quadro geoeconomico è stato caratterizzato, negli ultimi anni, dalla crescita economica di Cina e India<sup>61</sup> che ha portato ad una fortissima intensificazione dei traffici verso il settore orientale, accompagnato anche da un interesse economico nei confronti dell'Africa, grazie alle sue capacità di soddisfare la crescente domanda di risorse naturali.

Il quadro geopolitico è stato fortemente condizionato dal comportamento di certi attori che hanno sviluppato dinamiche regionali in netta contrapposizione con la comunità internazionale, con riflessi di portata globale. Basti pensare allo sviluppo nucleare dell'Iran e della Corea del Nord<sup>62</sup>, all'instabilità socio-politica di Iraq e Afghanistan<sup>63</sup>, alla recente acuirsi della crisi israelo-palestinese e ai riflessi che essa ha avuto in Libano.

<sup>58</sup> FERRANTE E., *Scenari mediterranei dei giorni nostri*, in Lega Navale, Roma, giugno 2004, p. 6.

<sup>59</sup> Il Mediterraneo allargato si intende esteso dalle aree atlantiche limitrofe allo stretto di Gibilterra, fino al Mar Nero, al Golfo Persico, al Golfo Arabico e alle porzioni nord orientali dell'Oceano Indiano.

<sup>60</sup> Considerazioni sulla stabilità dell'area mediterranea nell'articolo di BIRAGHI S., *La sicurezza nella regione Mediterranea*, del 15.12.2005, in [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).

<sup>61</sup> Nel 2005 si è avuta ampia prova della crescente centralità che il continente asiatico è destinato ad assumere nello scacchiere internazionale, sia dal punto di vista strategico sia per quanto attiene gli aspetti economici. La Cina è ormai avviata a contendere agli Stati Uniti il ruolo di massima potenza economica mondiale e non meno rilevante appare il processo di crescita dell'India nel mercato globale. È inevitabile che tutto ciò abbia, nel medio periodo, riflessi strategici destinati a coinvolgere in modo significativo la Russia che certo non intende abdicare il proprio ruolo di grande potenza e che, comunque, non intende perdere peso ed influenza in Medio Oriente ed in generale in un'area ricchissima di risorse energetiche.

<sup>62</sup> TILL G., *Maritime strategy and the nuclear age*, MacMillian Press, London, 1984.

<sup>63</sup> In Iraq e in Afghanistan la M.M. Italiana ha continuato a dare il suo contributo alla ricostruzione nell'ambito delle attività organizzate dalla NATO. In Iraq, in particolare, ha partecipato alle Training

Ancora una volta, le navi della Marina sono state chiamate all'azione nelle missioni che l'Onu ha organizzato per ristabilire l'equilibrio e la stabilità internazionali, e il Mediterraneo ha confermato la propria valenza geostrategica per tutti i teatri di crisi, e la propria funzione di collegamento tra il mondo occidentale e le altre aree più instabili.

Questa situazione internazionale ha messo in evidenza la crescente importanza dell'ambiente marittimo sotto il profilo economico, commerciale, e della stabilità globale, richiamando il ruolo delle Marine quali strumenti della politica di difesa e sicurezza, a garanzia della pace e della sostenibilità dello sviluppo.

Per far fronte a tali sfide, anche la nostra Marina ha aggiornato la propria visione strategica, le disposizioni in difesa del mare, il proprio organico operativo e i mezzi in dotazione. In particolare, la visione strategica di cui si è fatta menzione, sintetizza due necessarie esigenze, ritenute fondamentali dal pensiero marittimo contemporaneo. Innanzitutto, l'esercizio di una sorveglianza integrata degli spazi marini, sia in ambito nazionale<sup>64</sup>, che internazionale, e, in secondo luogo, la realizzazione della capacità di proiezione sul mare, necessaria per intervenire, con i mezzi più opportuni e nei tempi adeguati, in ogni teatro operativo sia richiesto dalla diplomazia navale e dalle missioni interforze. L'applicazione di tale concetto consente alle Marine nazionali di rispondere efficacemente alle crisi in atto nello scenario internazionale, aderendo a missioni umanitarie, a operazioni di *peace keeping* e *peace enforcing* o a qualunque forma di intervento sia richiesta dalle contingenti necessità.

A ciò si aggiungono tre capacità tipiche dello strumento aeronavale, che riguardano la versatilità strategica, che consente loro di dislocarsi con molta facilità in zone anche lontane dalla madrepatria, l'autonomia logistica, che permette di mantenere e supportare tutta la missione e il personale, grazie alle potenzialità di trasporto e di carico, anche per lunghi periodi e in assenza di una qualunque forma di supporto da parte della nazione ospitante, e, infine, la flessibilità tattica, che consente di svolgere diversi tipi di missione, modificabili in tempi brevi.

---

Mission, organizzate al fine di garantire un'autonoma capacità gestionale e organizzativa interna del paese, da attuare sia nell'ambito delle proprie politiche nazionali, che in riferimento alla sicurezza estera e alla difesa. In Afghanistan, nella regione occidentale di Herat, l'impegno del personale della Marina Militare Italiana è concentrato nelle attività di ricostruzione del Paese nell'ambito dei "Provincial Reconstruction Team" avviate sotto l'egida dell'operazione Enduring Freedom e poi trasferite alla Nato nell'ambito dell'operazione "International Security Assistance Force" (ISAF).

<sup>64</sup> Cd. *homeland security*.

Dall'esigenza di trasformazione dello strumento militare per adeguarlo ai nuovi scenari, è nato il concetto di Network Enabled Capability che, combinando nuovi elementi dottrinari, procedurali, tecnici, organizzativi ed umani, ha portato ad evidenti vantaggi in termini di efficienza, di efficacia e di probabilità di successo. Tali cambiamenti avviati dalla NATO/Allied Command Transformation hanno influenzato non solo la mentalità e il metodo di lavoro delle Forze Armate nazionali, ma anche la progettazione e lo sviluppo di nuovi sistemi e l'ammodernamento di quelli esistenti, con l'obiettivo di realizzare sistemi e strutture quanto più aperte possibile, interoperabili, sinergiche e standardizzate, fondamentali nelle operazioni interforze multinazionali<sup>65</sup>.

Nel solo 2005<sup>66</sup>, infatti, l'impegno italiano nell'ambito dei dispositivi internazionali<sup>67</sup> operanti nei diversi teatri operativi è stato intensissimo<sup>68</sup>. Le operazioni di maggior rilievo in cui sono state impegnate componenti della Marina Militare sono:

- ~ La *Enduring Freedom*, all'interno della quale la nostra Forza Armata opera nell'area del Mar Rosso, del Golfo di Aden e del Golfo di Oman con compito di sorvegliare il traffico mercantile con finalità antiterroristiche e di scortare le unità ausiliarie e logistiche della Coalizione;
- ~ La *Antica Babilonia*, che vede distaccati circa 200 uomini tra incursori e Battaglione San Marco attorno alla città di Nassiriyah, nell'ambito dell'Italian Joint Task Force Iraq;
- ~ L'*International Security and Assistance Force (ISAF)*, in Afghanistan, per il processo di democratizzazione e di stabilizzazione del paese;
- ~ L'*Active Endeavour*, per il pattugliamento del Mediterraneo nella lotta globale al terrorismo;
- ~ La *Mare Sicuro*, contro il fenomeno della pirateria riapparso al largo delle coste somale, in veste di scorta del naviglio mercantile nazionale in transito nell'area;
- ~ L'*Albania 2*, per l'assistenza e la cooperazione in favore delle forze armate albanesi, secondo quanto stabilito nel Protocollo di intesa del 1988, con il preciso compito di pattugliare le coste per frenare il crescente flusso migratorio;

---

<sup>65</sup> Centro Militare di Studi strategici, *La dimensione marittima delle operazioni interforze in ambito europeo*, Ministero della Difesa, Roma, 2005.

<sup>66</sup> Marina Militare Italiana, *Rapporto Attività 2005*, Ministero della Difesa, Roma, 2006.

<sup>67</sup> GIORGERINI G., *La dimensione marittima delle operazioni interforze in ambito europeo*, Centro Militare di studi strategici, Roma, 2005, p.40.

<sup>68</sup> COSENTINO M. et al., *Sicurezza internazionale e potere marittimo negli scenari multipolari*, New Press, Como, 2004, p.50.

- ~ La *Nato Response Force*, che ha visto impiegati molti reparti della nostra Marina e delle Forze internazionali in una costante attività;
- ~ La *M.F.O.*, nella quale il nostro contingente ha il compito di sorvegliare lo Stretto di Tiran, al fine di assicurare la libertà di navigazione e monitorare il naviglio sospetto

Ma, al di là delle operazioni internazionali in teatri di guerra o, comunque, di forte tensione, la Marina Militare è impegnata anche in molti altri settori.

Vanno, innanzitutto, ricordati la vigilanza ed il controllo sul mare, condotti a tutela delle attività di pesca e al contrasto dell'immigrazione clandestina, che hanno risvolti non solo nel contesto interno della nazione, ma anche a livello internazionale. La vigilanza sulla pesca, infatti, ha il compito di tutelare il diritto degli operatori ed evitare che vengano compiuti soprusi, ma si propone anche di gestire le controversie che si possono instaurare coi paesi confinanti. La lotta all'immigrazione clandestina, invece, si propone di frenare un fenomeno che non solo ha risvolti negativi per la sicurezza e la stabilità sociale interna, ma che nasconde una rete di organizzazioni criminali, probabilmente anche di stampo terroristico<sup>69</sup>, che opera liberamente nelle aree transnazionali.

A queste si aggiungono le attività di salvaguardia ambientale, di ricerca, di soccorso e protezione civile, che raggruppano la maggior parte degli interventi compiuti entro la giurisdizione nazionale. Molti sono stati gli interventi in soccorso della popolazione colpita da calamità naturali o da eventi particolari (come ad es. gli incendi boschivi che nell'arco dell'estate hanno devastato molte regioni), in favore della ricerca scientifica con campagne idrografiche e monitoraggi costieri, o a supporto di ricerche archeologiche.

Tutto questo ha richiesto non solo l'adeguamento dei mezzi esistenti, ma anche l'elaborazione di programmi coordinati di costruzione<sup>70</sup>. Infatti, come evidenziato anche in precedenza, la cooperazione internazionale e la condivisione degli strumenti operativi rendono, ormai, inutile la creazione di mezzi diversi da nazione a nazione, tanto più a causa degli investimenti necessari, ormai fuori bilancio per ogni Forza Armata. Si è dunque giunti all'elaborazione di programmi di collaborazione fra più paesi per la

---

<sup>69</sup> COSENTINO M., *Rapporto 2003 – l'attività della nostra Marina*, in Lega Navale, Roma, giugno 2004, p. 11.

<sup>70</sup> BAGNASO E., GIORGERINI G., *Navi in guerra: storia comparata dell'evoluzione tecnico-operativa delle navi da guerra nel 20.secolo*, Bramante, Milano, 1974, p.117.

creazione di strumenti operativi uguali che poi vengono ridistribuiti all'interno della coalizione<sup>71</sup>.

Il problema delle risorse da assegnare alla Marina, però, resta comunque una tematica centrale del dibattito che si pone come obiettivo quello di rivalutare il vero ruolo che si vuole riconoscerle in ambito internazionale.

Le sfide che il mondo contemporaneo<sup>72</sup> offre sono tante e terribilmente complesse ed è necessario comprendere che ogni Paese deve dotarsi di mezzi in grado di tutelare la propria popolazione, la propria pace e la stabilità internazionale. Questa sfida chiama ad una consapevole assunzione di responsabilità le istituzioni, la classe politica e l'intero Paese, che al futuro delle Forze Armate devono saper guardare con visione prospettica<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> Il Piano di rinnovamento della linea delle Fregate, per esempio, prevede la costruzione di dieci unità del Programma Rinascimento, in collaborazione con la Francia. Il finanziamento, previsto dal Bilancio 2006, consentirà l'acquisto intanto di due unità.

<sup>72</sup> SANTORO C.M., GIORGERINI G., *Il 21.mo secolo: ipotesi e tendenze dei modelli di difesa negli scenari mondiali*, Artistic & Publishing, Gaeta, 2001, p.235.

<sup>73</sup> DI PAOLA G., *Le forze armate e le sfide della trasformazione*, 2004, in [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it).