

# **UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO**

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, SOCIALI E  
DELLA COMUNICAZIONE**



**DOTTORATO IN SOCIOLOGIA,  
TEORIA E STORIA DELLE ISTITUZIONI – CICLO XV**

TESI DI DOTTORATO

***Mare Nostrum e Grandi Potenze***

***L'Italia e le Conferenze sul Disarmo Navale***

***1920-1930***

Il Tutor  
Ch.mo Prof. Roberto Parrella

Candidato:  
Dr. Alessandro Mazzetti

Il Coordinatore:  
Ch.mo Prof. Annibale Elia

2016

*A ROCCO E MILENA*

## **INDICE**

### **PREFAZIONE**

**INTRODUZIONE** **P. 4**

### **CAPITOLO PRIMO**

**“GEOGRAFIA E POLITICA TRA OTTOCENTO E NOVECENTO: ALCUNE CONSIDERAZIONI”** **P.7**

**1. SVILUPPO TECNOLOGICO E DIPLOMAZIA FIN DE SECLE** **P. 8**

**2. EQUILIBRI GEO-STRATEGICI DEL NUOVO SECOLO** **P. 17**

**3. LA REGIA MARINA ITALIANA TRA INNOVAZIONE E GRANDE GUERRA** **P. 40**

### **CAPITOLO SECONDO**

**“LA CONFERENZA DI WASHINGTON 1921-1922”** **P. 53**

**1. IL POTERE MARINO. LA RIDEFINIZIONE DEGLI EQUILIBRI NAVALI NEL PRIMO DOPOGUERRA  
E LE PACI DI PARIGI** **P. 54**

**2. MARE LIBERUM TRA PACIFICO E MEDITERRANEO** **P. 71**

**3. LE DELEGAZIONI AL LAVORO: POTERE NAVALE E LE GRANDI POTENZE** **P. 89**

### **CAPITOLO TERZO**

**“DALLA CONFERENZA NAVALE DI ROMA (1924) A QUELLA DI LONDRA (1930)”** **P. 134**

**1. LA REGIA MARINA TRA IL PRIMO GOVERNO MUSSOLINI E NUOVE CRISI:  
CORFÙ, DODECANESO E TANGERI.** **P. 135**

**2. LA CONFERENZA DI ROMA 1924** **P. 173**

**CONCLUSIONI** **P. 248**

**BIBLIOGRAFIA** **P. 253**

## **INTRODUZIONE**

Le grandi scoperte tecnologiche dell'800 avevano portato significative e radicali trasformazioni economico-sociali che come prima conseguenza videro un'accelerazione di quel processo di industrializzazione incominciato sin da inizio secolo dalle grandi potenze. In questa dinamica eccezionalmente fluida la corsa al reperimento delle materie prime, indispensabile per la struttura industriale, fu un'ovvia conseguenza. Il colonialismo divenne la sola via che consentisse ad ogni nazione di diventare potenza. La struttura industriale così massivamente trasformata e la necessità di garantire continui flussi di rifornimento costrinsero le potenze a dotarsi di eserciti poderosi e di flotta capaci di garantire la sicurezza dei trasporti. Da quel momento in poi le flotte mercantili e militari divennero il pilastro principale delle potenze, poiché solamente il controllo e la sicurezza delle rotte commerciali poteva assicurare quel flusso di materie prime indispensabili per una politica di potenza.

La creazione di Suez non solo rese il *mondo un po' più piccolo*, garantendo alla Gran Bretagna, che riuscì a sottrarre il controllo alla Francia, la leadership del *Potere Marittimo*, ma cambiò definitivamente il ruolo del Mediterraneo che divenendo il *trait d'union* tra Pacifico ed Atlantico assunse un'importanza *oceanica*. In pratica il valore geopolitico del *Mare Nostrum* (al quale bisogna aggiungere il Mar Rosso, ossia applicare già d'allora il moderno concetto di Mediterraneo Allargato espresso dal Bertonelli sin dal 1931 nel suo lavoro *Il Nostro Mare*) aveva una dimensione ben maggiore di quello meramente geografico. La Grande Guerra, nella sua tragicità, aveva confermato non solo che *La storia mondiale è la storia della lotta tra le potenze Marittime e quelle Terrestri* (Carl Schmitt), ma anche la supremazia del blocco navale su quello continentale. Un postulato che neanche il genio militare di Napoleone riuscì a cambiare, quando oppose il fallimentare blocco continentale francese a quello navale inglese. Con il Primo Conflitto Mondiale la guerra non fu più fatta di solo coraggio, ma essa diviene una guerra di mezzi, di rifornimenti e di PIL o, come la definì Botti, di *computisteria*, dove la talassocrazia confermò il proprio primato sulla tellurocrazia. Le tradizionali dottrine ottocentesche non riuscivano più da sole a decodificare le tante trasformazioni e le nuove esigenze. Così nacquero: la Geografia Politica di Friedeich Ratzel; la Geopolitica di Rudolf Kjellen, poi sviluppata da Mackinder, ed il mondo fu diviso in Pan-Regioni o Pan-Idee dal controverso Haushofer. L'Europa che per secoli aveva dettato il ritmo politico ed economico del mondo aveva ormai perso la sua leadership lasciando il testimone all'America ed al promettente Giappone. Neanche le paci di Parigi riuscirono a riequilibrare e riassetare quel mondo duramente destabilizzato dall'*Inutile Strage*. Così come neppure la creazione dell'istituto wilsoniano, la Società delle Nazioni,

sarebbe stata in grado di riallineare le tante incongruenze scaturite dalla Pace di Versailles, anche perché immediatamente orfana del patrocinatore più prestigioso: gli Stati Uniti d'America. Bisognava porre immediatamente rimedio alle contraddizioni che avrebbero potuto trascinare di nuovo il mondo verso una nuova guerra, come nel complicatissimo caso del Pacifico. Questo oceano, scomparsa la flotta tedesca e fortemente ridimensionata quella russa, era oggetto dell'appetito americano, inglese e giapponese e si apprestava a divenire un nuovo campo di battaglia.

L'America, ormai emancipatasi definitivamente e ora dotata di una poderosa flotta per dimensioni e tecnologia paragonabile a quella inglese, respingeva energicamente le pretese inglesi di leadership mondiale rafforzando il proprio potere marittimo con l'apertura del canale di Panama.

Da qui e in questo nuovo scenario, caratterizzato dal predominio del Mare e dall'inscindibile relazione Potenza-Potere Marittimo, si dette vita alla prima Conferenza sul Disarmo Navale a Washington nel tentativo di evitare una nuova e sanguinosa guerra. Da questa conferenza sarebbe dovuto scaturire il nuovo ordine mondiale delle potenze navali. Oltre che alla Francia, all'Inghilterra, al Giappone e naturalmente agli Stati Uniti, l'invito pervenne anche all'Italia. È proprio durante la Conferenza Navale di Washington che la Regia Marina ed i suoi uomini furono chiamati ad assolvere un ruolo importante di supporto alla diplomazia italiana. Infatti la squadra *tecnica* capitanata dall'Ammiraglio Acton riuscì a dare un grande e decisivo contributo al raggiungimento della *Parità Navale* con la Francia che proiettava l'Italia e la sua Marina nell'Olimpo delle Grandi Potenze mondiali. Questo fatto acuì non poco le distanze tra Roma e Parigi.

Tramite lo studio di una folta bibliografia straniera, nonché di quella assai scarsa e datata italiana, e grazie alla consultazione di fonti archivistiche, il presente studio analizza il ruolo della Regia Marina all'interno di questi importantissimi simposi internazionali enucleando il ruolo della stessa in rapporto non solo alla diplomazia straniera, ma anche e soprattutto alla dialettica che si creò tra Ministero degli Esteri e quello della Marina. In questo rapporto osmotico tra i due ministeri risultano del tutto evidenti le diversità interpretative degli accadimenti politici e diplomatici oltre che le priorità attuative.

Lo studio si sofferma più volte ad analizzare il ruolo emerso durante la Conferenza del Mediterraneo baricentro della politica mondiale inglese restia ad abbandonare il *Two Power Standard*, se pur ridimensionato alla sfera europea, ma con ovvi risvolti mondiali.

La naturale propensione politica ed economica italiana era ed è proiettata verso il mare, ma questa pur banale verità si misurava in quegli anni con la visione della politica estera italiana, ancora troppo legata alla territorialità che trae la sua origine dalla tradizione sabauda-piemontese. Oggi come allora l'Italia dipende dai rifornimenti via mare per circa il 90%, per cui garantire le linee di comunicazione marittime voleva dire garantire la sopravvivenza dello Stato. Attraverso questo studio si evidenzia come la flotta militare non sia il solo elemento del Potere Marittimo, infatti esso è il prodotto di altri

fattori quali: la politica, la classe dirigente, i traffici marittimi, la conformazione geografica, la struttura sociale. In sintesi un *ensemble* di elementi che mettono indissolubilmente in rapporto ed equilibrio perfetto traffici marittimi, lo sviluppo economico ed industriale, quello sociale e tecnologico; in questo quadro la flotta militare e la sua azione politico-diplomatica ne sono la sintesi. Un bouquet inscindibile di fattori che fanno di ogni Marina un elemento indispensabile di politica estera e diplomatica, di un qualsiasi paese bagnato dal mare. Seguendo le linee di questo semplice assioma possiamo dire che studiando la storia di una qualsiasi marina di una qualsiasi nazione noi ne studiamo in realtà la politica estera e la storia diplomatica. Verità questa, che per quanto possa sembrare incredibile in un paese così dipendente dal mare come il nostro, è ancora poco conosciuta in Italia.

## **CAPITOLO PRIMO**

### **“Geografia e Politica tra Ottocento e Novecento: alcune considerazioni”**

- 1. SVILUPPO TECNOLOGICO E DIPLOMAZIA FIN DE SECLE**
- 2. EQUILIBRI GEO-STRATEGICI DEL NUOVO SECOLO**
- 3. LA REGIA MARINA ITALIANA TRA INNOVAZIONE E GRANDE GUERRA**

## 1. SVILUPPO TECNOLOGICO E DIPLOMAZIA FIN DE SECLE

Era la vigilia di Natale del 1871, quando al Teatro Khediviale dell'Opera di El Cairo<sup>1</sup>, per la prima volta, il mondo poté ascoltare le sublimi note di una delle più importanti opere verdiane: "l'Aida". L'opera era stata commissionata al musicista parmense dal viceré d'Egitto Sa'id Paschià per i festeggiamenti dell'apertura del Canale di Suez avvenuta, com'è noto, il 17 novembre 1869<sup>2</sup>. Così, accompagnato dalle note verdiane, il progetto dell'ingegnere trentino Luigi Negrelli prese vita rendendo il mondo un po' più piccolo. L'apertura del Canale rappresentò una chiave di svolta per lo sviluppo commerciale dell'epoca, causando, come primo riflesso immediato, una profonda trasformazione nel campo dell'ingegneria navale. Grazie alla realizzazione di quei 160 km di canale navigabile non bisognava più doppiare il Capo di Buona Speranza e la via delle spezie e della seta fu definitivamente accorciata<sup>3</sup>. La teoria economica di Saint-Simon, secondo la quale il progresso tecnologico, unitamente alla industrializzazione e all'economia, doveva essere la precondizione per la prosperità di tutti, sembrava aver preso finalmente vita. Da quel momento in poi, il naviglio ligneo a vela inizierà un lungo declino a vantaggio della propulsione, prima mista e poi a carbone, delle navi in ferro che consentivano un maggiore carico percorrendo lunghe tratte commerciali in minor tempo<sup>4</sup>. Il canale di Suez e la

---

<sup>1</sup> Anche il teatro di El Cairo fu commissionato ad un altro italiano, l'architetto livornese Pietro Avosciani. Anche in questo caso il viceré d'Egitto commissionò la struttura per festeggiare l'apertura del canale. La prima rappresentazione pubblica la si ebbe nel novembre del 1869 e per l'occasione fu scelta un'altra opera verdiana: il Rigoletto.

<sup>2</sup> La messa in scena dell'opera fu effettuata in ritardo a causa di alcuni fattori. Verdi era eccezionalmente reticente a scrivere opere su commissioni e si convinse solo in seguito quando direttore dell'Opera-Comique di Parigi, Camille du Locle, gli sottopose un libretto su di un soggetto scritto dall'archeologo francese Auguste Mariette. Altro fattore causa di ritardo fu la guerra franco-prussiana, in quanto tutti gli allestimenti di scena ed i costumi erano conservati a Parigi posta sotto assedio dall'esercito prussiano. L'apertura di Suez fu ricordata come l'evento mondano dell'anno, infatti il 17 novembre 1869 ben 66 battelli a vapore percorsero il canale con a bordo l'imperatrice Eugenia di Francia, l'Imperatore d'Austria, il principe ereditario di Prussia ed il Granduca di Russia. Si veda Headrick D.R., *Al servizio dell'Impero*, Il Mulino, Bologna, 1984, p. 159

<sup>3</sup> Nei soli primi trentanni di vita le navi che passarono furono ben 17.894 per un tonnellaggio di oltre 37 milioni. Cfr. *ivi*, p. 165. Per la costruzione del Canale di Suez si veda: Clerk J., *Suez Canal*, in «Fortnightly Review», V, 1869; Marlowe J., *World Dict: The Making of the Suez Canal*, New York, 1964; Lord Kinson, *Between Two Seas: The Creation of Suez Canal*, London, 1968; Hoskins H.L., *Routes to India*, London, 1928.

<sup>4</sup> Partendo dalla considerazione del confronto tra i due tipi di vascelli, quello velico a legna e quello metallico, si nota subito che a parità di stazza la capacità di carico del battello metallico raggiungeva il 65% del peso complessivo a confronto del più scarso 50% di quello in legno. Un altro elemento che favorì sin dall'inizio dell'800 lo sviluppo dei battelli in ferro a propulsione a carbone fu il complessivo aumento del costo del legname e il progressivo decremento di quello della ghisa. Infatti man mano che i processi di industrializzazione procedevano il materiale metallico ben presto ebbe un costo più contenuto in confronto a quello del legname, con la differenza di non secondaria importanza che con il ferro non vi erano i limiti strutturali che invece esistevano nella costruzione dei navigli mercantili in legno. Per ciò che concerne la costruzione e lo sviluppo delle navi in ferro sono ancora attualissimi i classici come: Baxter J.P., *The introduction of the Ironclad Warship*,



conseguenziale trasformazione dello strumento navale commerciale causerà quella crisi dei noli la quale affliggerà non poco verso la fine dell'800 il vecchio continente, che si vedrà investito dal grano americano trasportato da quei mercantili lignei ed a vela non più competitivi sulle tratte navali indiane e per il Pacifico. Questi elementi e questo sviluppo, se pur in alcuni casi ancora a livello embrionale, naturalmente inclusa l'ampia diffusione delle navi in ferro e a propulsione a carbone, daranno un ulteriore impulso a quel complesso processo d'industrializzazione in atto in tutte le grandi potenze europee<sup>5</sup>. Le necessità belliche avevano già portato allo sviluppo di naviglio militare in ferro; infatti già nel 1859, immediatamente dopo la guerra di Crimea, la Marina Imperiale di Luigi Napoleone mise in acqua la prima nave da guerra corazzata a propulsione mista ad elica<sup>6</sup>. Questo evento, verificatosi pochi anni prima dell'apertura del Canale di Suez segnerà profondamente lo sviluppo della strategia militare marittima di tutte le potenze mondiali<sup>7</sup>. Lo sviluppo della tecniche ed i processi di modernizzazione in atto nell'industrializzazione acuiranno sempre più la necessità del trasporto di merci per vie marittime, le uniche a poter garantire il trasporto, in tempi ora accettabili, d'ingenti quantità di materiali e di materie prime indispensabili per la produzione di massa<sup>8</sup>. Tutto il

---

Cambridge, 1933; Dollfus C., *Les origines de la coaction metalique des navires*, in M. Mollat, a cura di, *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, 1970; Preble G. H., *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, Philadelphia, 1895; Spratt H. P., *The Birth of the Steamboat*, London, 1958.

<sup>5</sup> Sull'evoluzione del naviglio a propulsione meccanica si veda: Fioravanzo G., *Storia del pensiero tattico italiano*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1973, pp. 129-142.

<sup>6</sup> La *Gloire* era una nave da battaglia in legno a propulsione mista (eliche e vela) con lo scafo ricoperto da spesse lamine di metallo armata con ben 36 cannoni ad avancarica da 160 mm e con una velocità massima di 13 nodi. Napoleone III volle fortemente una nave militare che rivoluzionasse la strategia navale, così il bastimento fu messo in scalo nel 1858 a Tolone, il progetto fu dell'ingegnere Dupuy de Lôme. Il nuovo bastimento militare francese fu varato nel novembre del 1859 ed armato nell'agosto del 1860. Sull'argomento e più in generale sulla Marina imperiale francese si veda: Meyer J. et Acerra M., *Histoire de la marine française*, Rennes, éditions Ouest-France, 1994. La risposta inglese non si fece attendere, infatti solo poco tempo dopo la Royal Navy varò la *Warrior* che per molto tempo fu la nave corazzata più grande del mondo e meglio armata. Comunque è doveroso notare che, in questo periodo, i continui progressi fatti dalla marina francese impressionarono talmente gli inglesi, tanto da fargli percepire la necessità della creazione di una lunga serie d'istallazioni fortificate lungo tutta la Manica da realizzarsi in "mattoni e calcestruzzo" (*Brick and mortar school*), per difendersi dalla forza navale gallica. Fino a quel momento l'Inghilterra, che era la più grande potenza navale del mondo, aveva seguito la dottrina del *Blue Water Schoool*, che prevedeva una grande flotta per bloccare il nemico nei propri porti distruggendogli le navi. Questa dottrina a differenza della prima, fondamentale improntata alla difesa, aveva un carattere aggressivo ed offensivo, il quale richiedeva una continua e cospicua serie d'investimenti per la realizzazione di una grande flotta. Si veda: Lewis M., *The Navy of Britain*, Londra, George Allen Ltd, 1949, pp. 119-120.

<sup>7</sup> Il Primo scontro tra navi a propulsione meccanica e corazzate avvenne durante la Guerra di Secessione Americana l'8 marzo 1862 ad Hampton Roads quando il *Monitor* ed il *Virginia*, entrambe una sorta di batterie semoventi galleggianti, si scontrarono senza però riuscire a perforare le rispettive corazze. Il *Virginia* aveva 4500 tonnellate di dislocamento, un equipaggio di 320 uomini ed era armato con 10 cannoni di cui 6 ad anima liscia da 229 mm, due cannoni rigati da 179 mm e due pezzi da 163 mm. L'armamento era completato da uno sperone. La nave aveva una velocità effettiva di 5 nodi. Il *Monitor*, armato da soli due cannoni da 280 mm a canna liscia ma discretamente più piccolo del *Virginia*, riusciva ad avere una velocità superiore di circa due nodi alla rivale confederata. Di minor stazza (circa 1000 tonnellate) veniva manovrato da una sessantina di uomini tra ufficiali e comuni. Per ulteriori dati tecnici si legga: Faggioni G., *Storia della Marina degli Stati Uniti (1775-1918)*, Parma, Mattioli 1885, 2010, pp. 103-104.

<sup>8</sup> «Lo sviluppo industriale degli stati civilizzati avvenuto nel XIX secolo, gli enormi aumenti delle rispettive popolazioni, avevano condotto gli organismi nazionali a non poter più vivere colle sole riserve dei loro territori.

sistema coloniale, in fondo, si esplica nella continua e costante necessità delle grandi potenze di ricercare materie prime a bassissimo costo per mantenere ed incrementare il proprio livello industriale. In questo nuovo quadro, le vie terrestri furono ampliate notevolmente col poderoso sviluppo della rete ferroviaria come negli Stati Uniti d'America, in Germania, in Francia in Inghilterra (immensa fu l'opera svolta da Londra per dotare l'India di un'efficiente rete ferroviaria)<sup>9</sup> e non ultimo nell'Impero zarista impegnato nella colossale realizzazione della *Velikij Sibirskij Put (La Gran Via Siberiana)*<sup>10</sup> che univa, ed unisce tutt'oggi, la Russia europea a quella siberiana. Tutti questi interventi, tuttavia, non saranno in grado di supplire da soli alla sete di materie prime delle industrie delle grandi potenze.

Già con la guerra di secessione americana il mondo aveva visto l'uso della ferrovia in campo militare<sup>11</sup>, uso che aveva consentito la possibilità di concentrare ingenti truppe in tempi relativamente brevi e l'impiego del fucile a retrocarica che permetteva una maggiore rapidità di fuoco<sup>12</sup>. Naturalmente la produzione industriale e lo sviluppo delle nuove tecniche portò anche alla profonda trasformazione degli eserciti e delle marine militari. Già durante la guerra franco-prussiana comparve una delle prime rudimentali mitragliatrici<sup>13</sup>. Scrive Headrick:

---

Occorrevano loro attivi scambi, colonie per procurarsi sorgenti di materie prime e mercati di assorbimento dei prodotti manufatti. Tutto ciò richiedeva l'uso delle vie del traffico che solcano i territori nazionali. La guerra aveva fatto acquistare a queste comunicazioni marittime una importanza ancor maggiore. Ciò per ragioni economiche, giacché la condotta finanziaria della guerra imponeva il mantenimento di una certa attività di scambi; a ragioni industriali, per i rifornimenti delle materie prime necessarie alle produzioni di guerra; a ragioni militari in relazione ai trasporti di truppe; a ragioni politiche inerenti alle relazioni con gli stati esteri e alla conservazione dei vincoli interiori». Cfr., Ginocchetti A., *La Guerra sul Mare*, Roma, Libreria del Littorio, 1930, pp. 12-13.

<sup>9</sup> Per una più approfondita comprensione dello sviluppo ferroviario inglese in India si veda: Rao M. A., *Indian Railways*, Nuova Delhi, 1975; Thorner D., *Investment in Empire: British Railways and Steam Shipping Enterprise in India, 1825-1849*, Philadelphia, 1950; Westwood J.N., *Railways of India*, Newton Abbott e North Pomfret, Vt., David and Charles, 1974.

<sup>10</sup> La realizzazione della Transiberiana ebbe anche grandi ripercussioni geopolitiche. Realizzata con capitale francese, la sua costruzione acuì il già difficile rapporto tra Mosca e Londra ed incrinò anche le secolari relazioni tra la Russia e la Germania. La Francia, in pratica l'adoperò come una sorta di cavallo di Troia sostituendo all'alleanza russo-tedesca quella franco-russa, ossia quell'alleanza che secondo George Kennan fu il motivo della prima guerra mondiale. Kennan G. *The Fateful Alliance: France, Russia, and the Coming of the First World War*, Manchester University Press, 1984.

<sup>11</sup> È doveroso ricordare che già durante la seconda guerra d'indipendenza italiana nel 1859 le truppe franco-piemontesi impegnate in battaglia contro quelle austro-ungariche, si spostarono grazie alla ferrovia.

<sup>12</sup> Per ciò che concerne lo studio sulla guerra civile americana si veda: Luraghi R., *Storia della guerra civile americana*, Torino, Einaudi, 1966.

<sup>13</sup> La *mitrailleuse* in questione prese il nome dal suo inventore belga Joseph Montigny, ma fu nota nell'Esercito francese con il nomignolo di *Canon à Balles*. Si trattava di un'arma che aveva la forma di un cannone nella quale canna erano collocate 37 canne di fucile calibro 11 ed era azionata a manovella. Ma la vera prima mitragliatrice adoperata con enorme successo da un esercito europeo fu quella progettata dall'ingegnere americano Hiram S. Maxim, che prese il nome proprio da quest'ultimo. La *Maxim*, che aveva una sola canna, era molto più leggera della *mitrailleuse*, poteva essere trasportata abbastanza agevolmente da sei persone ed aveva un eccezionale volume di fuoco, infatti esplodeva circa undici colpi al secondo. Fu impiegata dall'esercito britannico nella guerra contro la popolazione africana degli zulu nel 1894, mostrando tutta la sua capacità di fuoco. La *Maxim* fu la prima vera mitragliatrice concettualmente moderna.

«La rivoluzione nel campo dei fucili, che si era iniziata negli anni Sessanta [dell'800 n.d.a.], negli anni Novanta era conclusa. Ora ciascun fante europeo poteva sparare in pari tempo del nemico quindici scariche di pallottole stando sdraiato, senza essere visto, in qualsiasi condizione atmosferica e a una distanza che poteva raggiungere gli 800 metri, e i fucili mitragliatori avevano una portata ancora maggiore. Anche se per molte decadi a venire i generali non dovevano rendersene conto, l'era del crudo coraggio e dell'arma bianca era terminata, e si era aperta quella della corsa agli armamenti e delle carneficine su scala industriale»<sup>14</sup>.

Alla fine dell'800 il sistema scoperto da Bessemer consentì lo sviluppo della produzione di acciaio su grande scala. Questa lega duttile ma robusta, fortemente resistente al calore, fu ampiamente impiegata nello sviluppo e nella produzione di armi. La diffusione del fucile a retrocarica<sup>15</sup> e il cannone a tiro rapido erano già delle realtà negli eserciti europei di fine 800. La complessa struttura industriale consentì un cospicuo incremento degli eserciti, ora non più dislocati sul solo territorio nazionale ma in diverse parti del mondo per difendere o incrementare gli spazi e gli interessi commerciali e coloniali. Gli eserciti europei crebbero in gran numero e la necessità di equipaggiarli convenientemente ampliò ulteriormente il bisogno di materie prime. Questo poderoso incremento di soldati e moderne armi convinse lo Zar Nicola II della necessità di convocare una prima conferenza sul disarmo, presso la città olandese dell'Aja nel 1899, che fermasse o rallentasse almeno la corsa agli armamenti. Naturalmente non si può escludere che lo zar non fosse stato influenzato dagli studi di Ivan Stanislavovic Bloch pubblicati a Parigi nel 1898 col titolo *"Le Guerre Future"*, dove l'autore preconizzava in maniera quasi profetica lo svolgersi della Grande Guerra con le sue trincee, il lungo periodo del conflitto e gli enormi eserciti schierati su giganteschi fronti. Bloch prevede anche in maniera eccezionalmente lucida il rapporto tra guerra e struttura industriale. La nuova guerra, per lui, sarebbe stata una guerra di industrie e di logoramento che avrebbe portato l'impovertimento delle grandi potenze ora costrette a fronteggiare la rottura del precedente ordine sociale<sup>16</sup>.

Anche nell'eventualità che lo zar avesse voluto prendere atto di un nuovo quadro politico-militare sotteso alle tesi di Bloch, Nicola II sarà stato ben conscio che non avrebbe potuto dar vita

---

<sup>14</sup> Cfr., Headrick D.R., *Al servizio dell'impero*, cit. pp. 108-109.

<sup>15</sup> Sull'argomento si veda: Carman W.Y., *A History of Firearms from Earliest Times to 1914*, London, 1955; Fuller J.F.C., *Armament and History*, New York, 1933; Greener W.W., *The Gun and its Development; with notes and shooting*, London, 1910; Held R., *The Age of Firearms, a Particular History*, New York, 1978; Hicks J. E., *Notes on French Ordnance, 1717 to 1936*, Mt. Vernon, N.Y., 1938; Margerand J., *Armement et équipement de l'infanterie du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1945; Martin J., *Armes à feu de l'Armée française: 1860 à 1940, historique des évolutions précédentes, comparasion avec les armes étrangères*, Paris, 1974.

<sup>16</sup> Probabilmente la fama degli studi di Bloch si deve alla traduzione inglese della sua opera che ebbe grande risonanza in tutto il mondo ma che non riuscì a persuadere i molti scettici. Si veda: Bloch Ivan Stanislavovic, *Is War Now Impossible?*, London, 1899. È doveroso ricordare che la Società Italiana di Storia Militare ha dedicato il quaderno del 2016 proprio allo studio delle *guerre future*, il primo lavoro su questo importante tema in Italia. A cura di Ilari Virgilio, *Future Wars. Storia della distopia militare*. Società di Storia Militare Italiana, Acies edizioni Milano, 2016.

all'ammodernamento delle sue numerose forze armate ancora equipaggiate con vecchi fucili e con cannoni in ottone. L'Impero russo aveva profuso enormi energie economiche e industriali per dotarsi della Transiberiana e per dar vita ad un lungo e laborioso processo di industrializzazione, quindi, le casse russe non disponevano del potenziale economico necessario per rendere concorrenziali le proprie forze armate con quelle delle altre potenze europee<sup>17</sup>. Né il ministro delle Finanze Vitte<sup>18</sup> avrebbe favorito questo processo di ammodernamento militare a scapito delle risorse destinate al processo di modernizzazione in atto in Russia. Così, con queste premesse, lo zar Nicola II, con l'aiuto di Vitte<sup>19</sup>, patrocinatore dell'iniziativa e di Bloch, che distribuì il suo scritto a tutti i delegati convenuti, organizzò la prima conferenza sul disarmo nel 1899. Non si ebbero i risultati sperati; infatti la proposta del delegato zarista, colonnello Gilinshy, di non procedere a dotare gli eserciti dei nuovi cannoni e dei nuovi fucili, fu respinta dalle altre delegazioni, arrestando così definitivamente una reale possibilità di accordo per il disarmo militare. Naturalmente, i rappresentanti delle potenze, che avevano già dato vita al processo di ammodernamento, come la Germania e la Gran Bretagna e la Francia, non avevano alcuna intenzione di perdere e non sfruttare il vantaggio militare acquisito. È inevitabile, a questo punto, un'analogia con un accadimento risalente al Medio Evo quando il Concilio Laterano II del 1139 proibì l'uso e l'impiego della balestra. Tale proibizione fu ribadita anche qualche tempo dopo dal Papa Innocenzo II: la balestra non poteva essere adoperata nello scontro tra gli eserciti cristiani, ma i genovesi ed i veneziani, che potevano contare su di un cospicuo numero di soldati equipaggiati con la nuova arma, non si curarono della proibizione papale.

Nondimeno, nonostante il completo naufragio della causa del disarmo, in seno alla conferenza si dette vita alla creazione della Corte permanente di arbitrato, un istituto creato per la mediazione dei conflitti tra gli stati. Questo piccolo risultato convinse lo zar che vi fossero degli spazi politici per giungere ad un accordo e perciò considerò la conferenza in una ottica, tutto sommato, positiva.

Ma il processo di rimodernamento dell'esercito e della flotta militare non era un fenomeno in atto solo in Europa o in America. Infatti già nel periodo della dinastia Meiji il Giappone era impegnato in una profonda trasformazione economico-sociale e in un grandioso processo di ammodernamento della struttura industriale. Grazie al fiorire delle *Zaibatsu*, quelle che potremmo considerare oggi delle holding industriali e commerciali, l'Impero del sol levante realizzò in tempi eccezionalmente brevi la creazione dell'industria metallurgica, di quella mineraria e di quella tessile e inoltre la

---

<sup>17</sup> De Lapradelle A., *La question du Désarmement et la seconde circulaire du Tzar*, Paris, Pedone, 1899; Mann Golo, *Storia della Germania moderna 1789-1958*, Sansoni, 1964.

<sup>18</sup> Sergej Jul'evič Vitte, (Tbilisi 184-Pietrogrado 1915) ministro delle finanze dal 1892 al 1903 e presidente del Consiglio dei Ministri dal 1905 al 1906. Fu il fautore di molti processi di modernizzazione in Russia come la convertibilità del rublo e l'intensificarsi dei processi di industrializzazione del paese grazie anche alla creazione di una imponente rete ferroviaria che desse impulso all'industria pesante e che stimolasse il commercio.

<sup>19</sup> «Vitte, ministro russo delle Finanze di quel tempo, ha confessato nelle sue Memorie che quell'invito, apparentemente tanto ideale, era da attribuirsi, tra l'altro, al fatto che l'Austria-Ungheria si accingeva allora a rafforzare considerevolmente la sua artiglieria, mentre la Russia non disponeva di mezzi finanziari che le permettessero di fare altrettanto». Cfr., Stieve F., *La Germania e l'Europa*, Mondadori, Milano, 1929, p. 91.

creazione di una rete ferroviaria che consentisse il rapido trasporto di merci e persone<sup>20</sup>. Questo veloce sviluppo, favorito anche dal commercio con la Gran Bretagna e gli Stati Uniti d'America, consentì al piccolo Giappone di avere la meglio sulla immensa Cina durante la prima guerra sino-giapponese scoppiata sostanzialmente per il controllo della Corea ricca di carbone e ferro, materiali indispensabili per l'incremento industriale nipponico. Così l'esercito giapponese, inferiore in numero rispetto a quello cinese, ma armato modernamente, riuscì in breve a sconfiggere in modo pesante quello avversario nella battaglia di Pyongyang del 15 settembre 1894. La marina giapponese era stata recentemente ricostituita con navi europee e nonostante l'inferiorità numerica riuscì in breve a sbarazzarsi dell'avversaria, sconfiggendo la Flotta del Pei-yang (Flotta dell'Oceano Settentrionale) il 17 settembre 1894 al largo della foce del fiume Yalu<sup>21</sup>. La guerra sino-giapponese si concluse con il trattato di Shimonoseki il 17 aprile del 1895 con il quale la Cina, oltre ad impegnarsi a versare nelle casse giapponesi l'enorme cifra di 200 milioni di liang in argento, riconosceva l'indipendenza della Corea e cedeva al Giappone la Penisola di Liaodong, parte della Manciuria sud-orientale, Taiwan e le isole Pescadores.

La penetrazione giapponese in Cina non sfuggì agli appetiti coloniali delle potenze europee. Infatti poco dopo la stipula del trattato di Shimonoseki, la Russia, Germania e Francia fecero pressioni sulla Cina e sul Giappone affinché, quest'ultimo, abbandonasse la Penisola di Liaodong incluso l'importante scalo navale di Port Arthur:

«La Russia proponeva alle grandi Potenze di fare un passo comune a Tokio, contro le troppo audaci intenzioni giapponesi. L'Impero degli zar aveva infatti tutto l'interesse a non far sorgere nell'Asia orientale, ove aveva in animo di estendere ulteriormente la sua potenza, per cui era già venuto in conflitto con l'Inghilterra, alcun nuovo rivale alle sue ambizioni. Ma la Gran Bretagna,

---

<sup>20</sup> Sull'argomento si veda: Halliday J., *Storia del Giappone contemporaneo: la politica del capitalismo giapponese dal 1850 a oggi*, Torino, Einaudi, 1979; Tollidai S., *The Economic Development of Modern Japan, 1868-1945: From the Meiji Restoration to the Second World War*, Edward Elgar Pub., 2001; Macpherson W.J., *The Economic Development of Japan 1868-1941*, Cambridge University Press, 1995; Benson J., Matsumura T., *Japan 1868-1945, From isolation to Occupation*, London and New York, Routledge, 2014; Kinmonth E.H., *The Self-Made Man in Meiji Japanese thought From Samurai to Salary Man*, University California Press, 1981; Waswo A., *Modern Japanese Society 1868-1994*, Oxford University Press, 1996; Nakamura J., *Agricultural Production and the Economic Development of Japan, 1873-1922*, Princeton University Press, 1966; Jansen M. B., *The Emergence of Meiji Japan*, Princeton University Press, 1995.

<sup>21</sup> La battaglia navale di Yalu rappresentò il primo scontro navale su larga scala condotto con navi in ferro a propulsione meccanica e perciò fu a lungo studiata anche dopo la prima guerra mondiale. Dal punto di vista della strategia navale essa comportò la novità dell'impiego offensivo delle mine, cosa che verrà poi riprodotta durante la guerra russo-giapponese qualche anno dopo e la fine del mito della formazione a cuneo che da Lissa fino a quel momento aveva assunto, per gli studiosi della strategia e tattica navale, un potere quasi taumaturgico. Sullo scontro navale di Yalu si veda: Fioravanzo G., *Storia del pensiero*, cit., pp. 174-176; Ginocchietti A., F. Garofolo, *Nozioni di Storia Navale*, Vol. I, Bologna, Cappelli, 1934, pp. 207-228; Santoni A., *Storia e Politica navale dell'età contemporanea, dalla metà del XIX secolo alla fine della 2ª guerra mondiale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (da ora in poi USMM), pp. 33-38.

nell'intendimento di non ferire l'amor proprio giapponese, per fare poi di questo popolo il suo alleato, rifiutò di partecipare al passo proposto. Accettarono invece tanto la Francia, alleata della Russia, quanto la Germania ... Il 23 aprile, i rappresentanti di Russia, Francia e Germania comunicarono a Tokio l'invito dei loro Governi, ad astenersi da una occupazione della costa Asiatica»<sup>22</sup>.

Lo zar, fautore principale del Triplice Intervento, occupò immediatamente la Penisola di Liaodong ed appena preso il possesso di Port Arthur fece iniziare le opere di fortificazione. Con l'acquisizione di questo importante scalo navale, sgombro dai ghiacci per tutto l'anno, la Russia avrebbe consolidato la propria espansione politico-economica in Asia e nel Pacifico. Anche la Germania e la Francia ottennero dei porti e concessioni commerciali e ferroviarie; infatti mentre i tedeschi ottennero il porto di TsingTao, i francesi riuscirono a modificare a proprio vantaggio la frontiera con il Vietnam. Le motivazioni che spinsero i governi di Berlino e Parigi ad appoggiare le richieste russe in Asia non furono solo determinate da motivazioni economico-commerciali. Il governo francese, che pur intratteneva rapporti sostanzialmente cordiali con il Giappone, potendo anche vantare buone relazioni commerciali con lo stesso, decise d'intervenire per non rimanere isolato politicamente e rinsaldare così il rapporto con la Russia. Dopo la pesante sconfitta a Sedan, la Francia aveva spinto le sue mire espansionistiche e coloniali verso l'Africa, creando così numerosi attriti con il governo di sua maestà britannica, anch'esso impegnato in una poderosa opera di colonizzazione del continente africano. Solo quando la Russia decise di non rinnovare più il Patto dei Tre Imperatori nel 1881, a causa dei nuovi attriti balcanici con la Austro-Ungheria, la diplomazia francese trovò finalmente aperte le porte diplomatiche di San Pietroburgo. La mancata adesione francese al Triplice Intervento avrebbe potuto causare un riavvicinamento russo-tedesco facendo così ripiombare Parigi in quel isolamento diplomatico del decennio precedente abilmente realizzato dall'acume politico di Bismarck. La Germania, dal canto suo, vedeva nell'adesione a tale intervento un'enorme opportunità per rinsaldare i propri rapporti con lo zar dopo il mancato rinnovo del patto nel 1881. La partecipazione tedesca aveva anche ben più importanti ragioni politiche. Con essa Berlino cercava d'inchiudere la Russia all'espansione in Asia e nel Pacifico distogliendola dalla sua precedente politica estera che aveva visto San Pietroburgo estendere la propria sfera d'influenza nei Balcani e sulla Turchia, approfittando della disgregazione dell'Impero della Sublime Porta. Furono proprio le mire russe sui Balcani a causare il forte attrito tra Vienna e lo zar con la fine di quell'intesa così faticosamente costruita da Bismarck che garantiva la Germania sul suo confine orientale. Così la Russia era sottratta ad una possibile alleanza con la Francia che avrebbe avuto come scopo principale quello di contenere e magari sconfiggere Berlino. L'intento tedesco di distogliere l'attenzione russa

---

<sup>22</sup> Cfr., Stieve F., *La Germania e l'Europa*, cit., p. 43.

dai Balcani e su Costantinopoli riuscì. Infatti non solo si registrò un sostanziale miglioramento delle relazioni tra San Pietroburgo e le potenze tedesche, ma nel 1897 fu stipulato un accordo tra la Austria-Ungheria e lo zar per il mantenimento dello *statu quo* sul versante turco. Nel contempo il Giappone, isolato politicamente ed incapace di potersi confrontare da solo contro i tre potenti eserciti europei, dovette cedere le regioni appena acquisite.

La guerra sino-giapponese<sup>23</sup> dimostrò al mondo come un esercito ben addestrato ma soprattutto ben armato potesse avere facilmente la meglio su di un altro ben più numeroso ma scarsamente equipaggiato.

Il Giappone s'impose come unica vera potenza nascente asiatica, espandendo la propria influenza in Corea ed in parte della Cina, ma comprese anche, e a caro prezzo, l'importanza di essere inserito in un contesto internazionale che lo garantisse contro le mire espansionistiche asiatiche e nel Pacifico di alcune potenze europee. Da questo momento in poi il Giappone guarderà con sospetto la continua crescita d'influenza russa in Manciuria e più in generale nella Cina. La Russia era intenzionata ad estendere la propria influenza in quella regione del mondo ed individuò nell'Impero del sol levante il nemico da battere, così dopo aver esercitato notevolissime pressioni sul governo cinese lo costrinse a stipulare un'alleanza segreta in funzione anti-nipponica. Il governo di San Pietroburgo ottenne così importanti concessioni minerarie e ferroviarie in Manciuria oltreché, qualche tempo dopo, l'affitto di Port Arthur per 25 anni iniziando immediatamente a fortificare la città ed a realizzare una strada ferrata che l'unisse alla Siberia meridionale. Anche il governo di sua maestà britannica non rimase a guardare; infatti approfittando dell'estrema debolezza del governo cinese e della dinastia Qing, ormai screditata dopo la severa sconfitta subita dal Giappone, ottenne nel 1894 l'affitto di Hong Kong<sup>24</sup> e di altri territori circostanti, fino al 1997. Londra era preoccupata per l'espansione russa nel Pacifico ed in Estremo Oriente, perciò dopo la guerra sino-giapponese il governo di sua maestà britannica riuscì ad ottenere la città di Weihaiwei nel Mar Giallo da dove poteva meglio controllare la flotta zarista. In una Europa continentale, sostanzialmente divisa in due blocchi, quello *triplicista* e quello *duplicista*, la Gran Bretagna giocava la partita in solitaria, costituendo essa stessa un terzo blocco insulare. Indubbiamente la sua posizione geografica, le sue colonie ed il fatto che tutta l'economia inglese ed il proprio potere e prestigio provenisse da e per il mare consentiva ai governanti londinesi di poter godere di una certa autonomia decisionale sulle questioni di politica

---

<sup>23</sup> Sull'argomento si veda: Lone S., *Japan's First Modern War: Army and Society in the Conflict with China, 1894-1895*. New York St. Martin's Press, 1994; Paine S.C.M., *The Sino-Japanese War 1894-1895*, Candbridge Univercity Press, 2005; Chamberlin W.H., *Japan Over Asia*, Boston, Little, Brown, and Company, 1937; Duus P., *The Abacus and the Sword, The Japanese Penetration in Korea, 1895-1910*, Candbridge Univercity Press, 1998. Per una visione navale della guerra si veda: Evans D.C., Peattie M.R., *Kaigun: Strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1997; Olender P., *Sino-Japanese Naval War 1894-1895*, Poland, MMP Books, 2014.

<sup>24</sup> Già nel 1841 l'Inghilterra occupò l'isola di Hong Kong durante la guerra dell'oppio, che divenne colonia britannica dal 1843.

estera e quindi di non aver quell'imminente necessità che caratterizzava la politica degli imperi continentali, di dover immediatamente rispondere ad un'alleanza tra potenze europee con un'altra che ne annullasse la pericolosità ed i vantaggi appena acquisiti<sup>25</sup> dalle potenze antagoniste. Anche Londra, però, dopo la formazione dei due blocchi continentali, subiva una certa dose di *splendido isolamento* non soltanto voluto. La nuova deriva colonialista intrapresa dal governo francese dopo la sconfitta a Sedan era motivo di continui attriti tra il governo inglese e quello di Parigi. Per lo stesso motivo i rapporti con Berlino, pur rimanendo formalmente improntati alla cordialità, vivevano degli alti e bassi a causa della recente espansione coloniale tedesca. Lord Salisbury<sup>26</sup>, tornato per la terza volta a ricoprire la carica di primo ministro inglese nel 1895, propose, nell'estate dello stesso anno, all'ambasciatore tedesco a Londra, conte von Hatzfeldt<sup>27</sup>, la spartizione dell'ormai morente Impero ottomano promettendo compensi sia alla Russia che all'Italia<sup>28</sup>. La proposta fu cortesemente rifiutata dato che la sua applicazione avrebbe potuto mettere in crisi gli equilibri europei così faticosamente raggiunti<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> Scriverà Von Scheer: «La supremazia navale, conquistata per mezzo della battaglia di Trafalgar, diede all'Inghilterra una completa libertà di decisione di fronte alle combinazioni delle altre potenze. Essa poté così esercitare le sue arti diplomatiche nell'assicurare un carattere di stabilità all'equilibrio europeo, dal quale, grazie alla sua favorevole posizione geografica di stato insulare, le derivava una situazione di privilegio, mentre le potenze europee continentali perseguivano, coi loro sistemi di alleanze, lo stesso obiettivo d'impedire che una singola potenza acquistasse una posizione predominante. Questi stati pertanto si trovarono di fronte al duplice compito di conciliare una politica internazionale, imposta dalla necessità di assicurarsi i territori occorrenti in relazione al forte incremento di popolazione, con la sicurezza dei possessi europei», cfr., Von Scheer, *L'importanza del Mare*, in «Rivista Marittima» maggio 1928, pp. 149-150.

<sup>26</sup> Robert Gascoyne Cecil, marchese di Salisbury, nato a Hatfield il 3 febbraio 1830 e lì morto il 22 agosto 1903. Esponente di spicco del partito conservatore inglese. Fu primo ministro del governo di sua maestà britannica per ben tre volte: dal 23 giugno 1885 al 1° febbraio 1886, dal 3 agosto 1886 al 15 agosto 1892 e dal 12 giugno 1895 al 12 luglio 1902. La sua azione politica si svolse nel consolidare la posizione di leadership mondiale della Gran Bretagna evitando che quest'ultima stringesse alleanze o patti che prevedessero un suo impegno militare in Europa. Sulla sua vita e sulla sua visione politica si veda: Bentley M., *Lord Salisbury's World: Conservative Environments in Late-Victorian Britain*, Chambridge University Press, New York, 2004; Steele D., *Lord Salisbury: A Political Biography*, Routledge, Londra, 1999; Lowe C.J., *Salisbury and the Mediterranean, 1886-1896*, Routledge, 1965; Grenville J.A.S., *Lord Salisbury and foreign policy: the close of the nineteenth century*, University of London, London, 1964.

<sup>27</sup> Paul Gustav von Hatzfeldt zu Wildenburg (Düsseldorf, ottobre 1831-Londra, novembre 1901) diplomatico tedesco. Ha ricoperto numerosi incarichi di prestigio per il ministero degli Esteri a Berlino. Fu ambasciatore in alcune più importanti corti d'Europa come Madrid, Costantinopoli ed infine Londra dove vi rimase dopo essersi dimesso dall'incarico per motivi salute.

<sup>28</sup> Grosse Politik, Vol. X, p. 10 e segg.

<sup>29</sup> Stieve F., *La Germania e l'Europa*, cit. pp. 44-46.



## 2. EQUILIBRI GEO-STRATEGICI DEL NUOVO SECOLO

Se è pur vero che, in questo periodo, le guerre e gli scontri militari avvengono al di fuori dell'Europa, è pur vero che questi vengono effettuati dagli eserciti europei. Perciò la necessità di una conferenza sul disarmo era maggiormente avvertita da quelle potenze che avrebbero potuto effettuare solo parzialmente il riarmo del proprio esercito e soprattutto nel lungo periodo. Come detto, lo zar Nicola fu soddisfatto del risultato della prima conferenza dell'Aja, nella quale, pur non riuscendo a convincere le altre potenze mondiali sulla necessità di un disarmo, intravedeva degli spazi politici di manovra importanti che ben facevano sperare per il futuro. Nicola II era convinto che il tempo avrebbe giocato a suo favore.

L'intervento di tutte le potenze europee, congiuntamente al Giappone e agli Stati Uniti d'America, per sedare la rivolta dei Boxer<sup>30</sup> in Cina nel 1900 fu solo un'apparente parentesi d'intesa. Tra le potenze dell'intervento multinazionale si nascondevano diffidenze e sospetti. La *ratio* dell'intervento all'operazione congiunta viveva nella certezza che una mancata partecipazione avrebbe sicuramente significato l'esclusione da importanti concessioni economiche e commerciali in Cina. Tale diffidenza esploderà con tutta la sua forza durante il conflitto russo-giapponese. Il Giappone, preoccupato per le continue ingerenze russe negli affari cinesi degli ultimi anni e consapevole, dopo le note vicende di Simonoseki, di doversi tutelare politicamente tramite un'alleanza con una potenza europea per aver mano libera in Corea e nella Manciuria meridionale, sottoscriverà un'alleanza con la Gran Bretagna nel 1902. Comunque, anche l'Italia che desiderava aumentare il proprio prestigio internazionale, parteciperà alla guerra contro i Boxer con un piccolo contingente ed otterrà per questo suo intervento una concessione a Tientsin<sup>31</sup>.

Il caso italiano assume dei risvolti abbastanza particolari. L'Italia, come la Germania, aveva da poco conquistato, quasi integralmente, la sua unità territoriale. La sua naturale conformazione geografica aveva immediatamente costretto i giovani governi unitari a dotarsi di uno strumento navale considerevole. La scelta iniziale ricadde sulla creazione di una flotta composta essenzialmente da navi da battaglia poiché ritenute più idonee alla difesa di un così cospicuo tratto di costa. Inizialmente, queste navi furono comperate soprattutto all'estero, poiché il giovane regno doveva ancora dar luogo a quello sviluppo industriale, cantieristico e siderurgico indispensabile per una politica

---

<sup>30</sup> Sulla rivolta dei Boxer si veda: Jellicoe G., *The Boxer Rebellion*, The Fifth Wellington Lecture, University of Southampton, 1993; Cohen P.A., *History in Three Keys: The Boxers as Event, Experience, and Myth*, Columbia University Press, 1997; Esherick J.W., *The Origins of the Boxer Uprising*, University of California Press, 1987.

<sup>31</sup> Alle spedizioni italiane vi partecipò, dando buona prova di comando, il giovane ufficiale di marina Giuseppe Sirianni che ne diverrà durante il ventennio il ministro. Sull'intervento italiano in Cina si veda: Paoletti C., *La Marina italiana in Estremo Oriente*. Roma, USMM, 2000; mentre sulla vita di Sirianni si veda: Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni. Ministro della marina (1874-1955)*, USMM, 2004.

autonoma delle costruzioni navali<sup>32</sup>. Fu il periodo dei ministri Acton, Brin e Saint-Bon, che se pur in modo diverso, cercarono di dotare l'Italia di quello strumento navale indispensabile per garantirla dalla doppia minaccia che incombeva sul giovane regno, ossia: dalla Francia e dall'Austria-Ungheria<sup>33</sup>. Così la marina militare italiana ebbe un rapido sviluppo tanto da essere annoverata come terza tra le più grandi marine del mondo nel periodo 1892-1895. L'Italia raggiunse rapidamente un buon livello tecnico e cantieristico tanto da dar seguito alla vendita di naviglio militare ad altre potenze estere. Dopo la dolorosa occupazione militare francese della Tunisia<sup>34</sup>, sulla quale Roma più volte aveva manifestato palesemente un interesse, il governo italiano decise di stipulare un patto difensivo con le potenze centrali nel 1882: la Triplice Alleanza<sup>35</sup>. Ma se quest'ultima assicurava all'Italia certe garanzie politiche e rafforzava i suoi confini terrestri dalle aspirazioni francesi, questa stessa non poteva certo garantirla per quelli marini. Infatti quando tale alleanza fu firmata, né la Germania e né l'Austria-Ungheria disponevano di un'adeguata flotta militare che potesse portare un reale e valido aiuto a quella italiana in caso di conflitto con la Francia. Così i governi di Roma decisero di tutelarsi stringendo accordi direttamente con gli antagonisti francesi:

«il 5 dicembre 1900 era stata firmata a Berlino la prima Convenzione navale della Triplice; pochi giorni dopo il governo italiano concluse con quello francese un accordo segreto nel quale riconosceva a Parigi una posizione speciale nel Marocco, ottenendo in cambio il disinteressamento

---

<sup>32</sup> «La scelta di calare ad ogni costo una potente flotta nel Mediterraneo contribuì in maniera formidabile ad avviare il capitalismo italiano. La necessità di disporre di apparati motore, cannoni, di piastre corazzate in quantità sufficienti ed in tempi ragionevoli, e nello stesso tempo di sottrarre il Paese alla dipendenza straniera in un campo così delicato e strategico, comportò l'avviamento di un'industria meccanica e siderurgica nazionale all'altezza della situazione ... Lo Stato in tal modo favorì il collegamento tra i grandi gruppi finanziari e la grande industria, fornendo così un impulso decisivo alla nascita del capitalismo industriale». Cfr., Monteverde A., *La Corazzata Sardegna e la Parata navale di Cagliari, Quaderno Sism 2014, Naval History*, pp. 470-471.

<sup>33</sup> Mentre Acton, che fu sostenitore di unità più piccole e manovriere, si dedicò moltissimo all'istruzione ed alla preparazione professionale degli ufficiali della Regia Marina, Brin, fu fautore delle grandi navi e riuscì a dare quell'impulso industriale indispensabile per la realizzazione di una forza navale autoctona di tutto rispetto. Infatti è in questo periodo che nascono in Italia le acciaierie Terni, la fabbrica dei cannoni Armstrong, il silurificio di Venezia e gli stabilimenti Ansaldo. Santoni A., *Storia e Politica*, cit., pp. 3-5. Di Gabriele M. sono i lavori su: *Ferdinando Acton*, Roma, USMM, 2000; *Benedetto Brin*, Roma, USMM, 1998 e *Simone Pecoret de Saint-Bon*, Roma, USMM, 2002.

<sup>34</sup> La conquista della Tunisia da parte della Francia fu in qualche modo incoraggiata da Bismark, poiché era assolutamente convinto che ciò avrebbe ulteriormente inasprito i già tesi rapporti tra Parigi e Roma. Con la Sicilia minacciata da Biserta in mano francese l'Italia sarebbe stata costretta a stringere un'alleanza con i due imperi centrali.

<sup>35</sup> La partecipazione italiana alla Triplice Alleanza non aveva solo lo scopo di bilanciare i rapporti con Parigi ma anche con Vienna. Essa fu concepita dal governo romano come un proseguimento dell'alleanza con la Prussia e consentiva una certa libertà di manovra nei Balcani, in qualche modo incoraggiato dal governo inglese, poiché questa penetrazione si sarebbe svolta a danno degli interessi viennesi, senza incrinare il consolidato rapporto tra Inghilterra e il satellite italiano. In fondo come afferma di Nolfo «se l'Italia non fu dal 1870 al 1915, il campo di battaglia per le maggiori potenze europee, fu tuttavia per queste la riserva strategica e politica da far valere sul terreno della politica di potenza ... Il posto dell'Italia in questo sistema era tutto da definire e oscillava tra l'ambizione di essere eguale agli altri maggiori paesi europei e i limiti delle risorse disponibili per diventarlo». Di Nolfo E., *L'Italia nel sangue altrui. Dall'antichità all'attualità internazionale*, Eunomia, 2016, n° 2 p. 19.

francese per la Tripolitania ... Il 28 giugno 1902 fu rinnovata per la terza volta la Triplice alleanza, ma due giorni dopo le dichiarazioni Prinetti-Barrère impegnavano Italia e Francia alla reciproca neutralità»<sup>36</sup>.

Bisogna sottolineare che la situazione d'incertezza non si modificò quando l'Austria-Ungheria iniziò un poderoso programma navale. Questo incremento di forze, al posto di rafforzare la posizione della Triplice nel delicatissimo settore Mediterraneo, fu un ulteriore motivo d'incomprensioni e di sospetto tra le due potenze mediterranee dell'alleanza. In più, la difficile coabitazione rendeva le relazioni tra l'Austria e l'Italia sempre improntati alla diffidenza. È in questa direzione che va letto lo studio dello Stato Maggiore della Regia Marina del 1906 che con toni preoccupanti evidenziava il peggioramento dei rapporti di forze con l'Austria in Adriatico. Nel 1908 Vienna decise di annettersi la Bosnia e l'Erzgovina, tagliando fuori l'Italia da qualsiasi possibilità di acquisizione territoriale nei Balcani. A dimostrazione della difficile coabitazione in questa alleanza germanicocentrica non si può non ricordare come il Capo di Stato Maggiore austriaco propose un attacco preventivo all'Italia nel 1909 approfittando della tragedia del terremoto di Messina, nonostante che la Triplice si fosse rinnovata senza modifiche l'anno prima e che nel 1900 si fosse già provveduto a stipulare la prima convenzione navale tra le potenze dell'alleanza<sup>37</sup>. Perciò, la politica estera italiana continuò la ricerca, al di fuori della Triplice, di quelle garanzie indispensabili per aumentare la propria influenza ed il proprio prestigio. In questa direzione va letto anche l'accordo segreto di Racconigi, con il quale Roma incassava la benevolenza russa per un'eventuale invasione della Libia<sup>38</sup>.

Lo zar nel maggio del 1902 stipulò una Convenzione militare con la Bulgaria con la quale l'esercito imperiale russo s'impegnava ad intervenire qualora la Bulgaria e la Romania fossero state attaccate da Vienna. Nell'ottobre dell'anno seguente Nicola II stipulò un Trattato con la Austro-Ungheria nel quale le due potenze europee s'impegnavano ad evitare rivolgimenti in Macedonia<sup>39</sup>. Ora che il fronte balcanico era pacificato tramite questa azione diplomatica, lo zar poteva dedicarsi ad estendere la sfera d'influenza russa in Asia. In pratica era la risposta politica all'accordo anglo-giapponese siglato a Londra il 30 gennaio 1902, stipulato allo scopo di contenere l'espansione russa in Cina e nell'Estremo Oriente. Già nel 1898 il ministro delle colonie Chamberlain ebbe un colloquio con l'ambasciatore tedesco a Londra, il conte Hatzfeldt, nel quale, preannunciando l'uscita della Gran Bretagna dalla sua politica di isolamento e palesando apertamente i contrasti esistenti tra l'impero inglese e quello russo in Asia e quelli esistenti con la Francia in Africa, ebbe a sottolineare come i due

---

<sup>36</sup> Cfr., Donolo L., *Storia della Dottrina Navale Italiana*, Roma, USMM, 1996, pp. 245-246.

<sup>37</sup> Sulle convenzioni navali si veda: Gabriele M., *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma, USMM, 1969; mentre sulla politica navale italiana del periodo immediatamente precedente alla Grande Guerra: Gabriele M. e Friz G., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982.

<sup>38</sup> Donolo L., *Storia della Dottrina*, cit., pp. 245-249.

<sup>39</sup> Pribram A.F., *I trattati segreti dell'Austria-Ungheria 1879-1914*, vol. I p. 261.

paesi anglosassoni avessero identici interessi tanto da far supporre un'alleanza tra essi, paventando anche la possibilità di un ingresso nella Triplice dell'Inghilterra, naturalmente da concordare convenientemente<sup>40</sup>. Il problema asiatico assillava molto il governo di sua maestà britannica, infatti il diplomatico tedesco a Londra, il 10 febbraio del 1901, ebbe un colloquio con l'allora ministro degli Esteri inglese, lord Lansdowne, nel quale gli fu chiesto se la Germania fosse pronta e d'accordo, congiuntamente all'Inghilterra ed al Giappone, ad arrestare il continuo incremento dell'influenza russa in Cina<sup>41</sup>. Naturalmente la stipula di un trattato difensivo tra Germania ed Inghilterra doveva avere l'avallo di tutte le potenze della Triplice e perciò la cosa si complicò non poco, mentre la proposta dell'azione comune anti-russa fu fatta immediatamente cadere. Già nei colloqui avuti nel 1898, Chamberlain pose l'accento sul fatto che una mancata stipula tra le due potenze anglosassoni avrebbe spinto, inevitabilmente, l'Inghilterra ad una politica di pacificazione con la Francia, ed in effetti così fu. Grazie alla crisi del Marocco l'Inghilterra ebbe un'opportunità splendida per riavvicinarsi al nemico di sempre e nonostante le lunghe trattative l'8 aprile del 1904 i due paesi sottoscrissero un trattato, *l'Entente Cordiale*<sup>42</sup> appunto, nel quale si ribadiva la supremazia francese nel Marocco e quella inglese nell'Egitto. Con la stipula di quel trattato, che fu considerato da subito da entrambi i contraenti come un primissimo passo verso una futura alleanza<sup>43</sup>, si cancellarono decenni di attriti che avevano visto l'Inghilterra e la Francia fronteggiarsi in diverse parti del mondo<sup>44</sup>. L'Inghilterra, decisa ad impedire ulteriori estensioni dell'influenza russa in Asia, concluse un trattato di alleanza con il Giappone a Londra il 30 gennaio del 1902. La prima parte del Trattato, documento tutto sommato breve, in quanto composto solo da sei articoli, ribadisce le sfere d'influenza delle due

---

<sup>40</sup> Grosse Politik, Vol. XIV, p. 197 e segg.

<sup>41</sup> Stieve F., *La Germania e l'Europa*, cit. p. 81.

<sup>42</sup> Sull'argomento si veda: Barjot D., Chaline J., Encravé A., *Storia della Francia nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna 2003; Feuchtwanger E.J., *Democrazia e Impero, l'Inghilterra fra il 1865 e il 1914*, il Mulino, Bologna, 1989; Taylor A.J.P., *L'Europa delle grandi potenze. Da Metternich a Lenin*, Laterza, Bari, 1961; Andrew C., *Théophile Delcassé and the making of the Entente Cordiale: A reappraisal of French Foreign Policy 1898-1905*, London, Macmillan, 1968; Rolo P. J. V., *Entente Cordiale: the origins and negotiation of the Anglo-French agreements of 8 April 1904*. Macmillan/St Martin's Press, London, 1969; Geoffroy C., *Les coulisses de l'Entente cordiale*, Paris, Grasset, 2004.

<sup>43</sup> «Ma l'8 aprile 1904 l'accordo era raggiunto. In quel giorno furono firmati dalla Francia e dall'Inghilterra dei trattati che sbarazzavano il terreno da tutti i contrasti esistenti sinora tra i due Stati nelle altre parti del mondo. Le reciproche aspirazioni a Terranuova, nel Madagascar, nelle Nuove Ebridi e nel Siam furono conciliate ... Gli accordi qui accennati significavano non soltanto una assoluta eliminazione di tutte le superfici di attrito sinora esistenti tra Inghilterra e Francia, ma altresì una stretta intesa per il futuro ... Non si aveva un Trattato generale di alleanza; ma una *Entente Cordiale*. La situazione politica si era così modificata di colpo. Le due potenze occidentali si erano date la mano; era sparita la circostanza, sempre assai propizia alla sicurezza tedesca, del contrasto anglo-francese». Cfr., Stieve F., *La Germania e l'Europa*, cit. pp. 94-95.

<sup>44</sup> A questo riguardo è opportuno ricordare solo alcuni dei contrasti tra questi due imperi come quello nel Madagascar del 1896, quello in Siam del 1893, New-foundland (Terre Neuve) nello stesso anno a causa di una tassa sulla pesca emessa dal Concilio di Saint Pierre et Miquelon nell'area di French Shore. Durante la seconda guerra anglo-boera (1899-1902) la stampa parigina si schierò apertamente a favore delle repubbliche africane, provocando notevole irritazione negli ambienti governativi inglesi. Su tali argomenti e sulla stipula dell'Intesa cordiale si veda l'articolo di: Šubrťová M., *Great Britain and France on the Way to the Entente Cordiale*, Prague Papers on the History of International Relations 1 (2014): 79-97.

potenze in Asia lasciando alle stesse mani libera sull'adozione delle misure più idonee da intraprendere qualora i propri interessi fossero stati messi in pericolo. La parte più importante del trattato la si trova nel secondo e nel terzo articolo dove i due paesi s'impegnarono ad avere un atteggiamento di neutralità qualora uno dei due contraenti fosse coinvolto in una guerra per la difesa dei propri interessi nell'area designata e che, qualora uno dei contraenti fosse stato coinvolto in una guerra con più potenze, l'altro gli avrebbe dovuto prestare il proprio sostegno<sup>45</sup>. All'alleanza anglo-giapponese<sup>46</sup> la Russia rispose quasi immediatamente stipulando un patto di reciprocità con la Francia, che sostanzialmente prevedeva le stesse clausole concordate tra Tokio e Londra. L'accordo russo fu proposto anche alla Germania che rifiutò l'offerta; infatti la dirigenza berlinese era persuasa che firmandolo avrebbe incrinato ulteriormente i rapporti con il governo di sua maestà britannica. Mentre per Londra la stipula del trattato con il Giappone voleva essere un monito agli appetiti russi in Asia, rafforzando notevolmente la posizione inglese nel Pacifico anche in funzione anti-americana, per Tokio questa rappresentava una garanzia per un futuro scontro con l'Impero zarista che si andava profilando per il controllo del sud della Manciuria e della Corea. Molti furono i passi fatti dal ministero degli Esteri giapponese verso San Pietroburgo al fine di normalizzare l'area, nella speranza che la Russia riconoscesse la Corea come zona d'influenza ed espansione commerciale dell'Impero del sol levante mentre la Manciuria sarebbe stata riconosciuta come zona sotto l'influenza zarista, ma nessuno di essi portò risultati concreti. Nel frattempo il Giappone continuava quella sua monumentale opera di modernizzazione, potendo contare sulla competenza di tecnici europei e sull'aiuto economico e finanziario degli Stati Uniti e della Gran Bretagna, anche loro interessati a fermare ed a contrastare la forte penetrazione russa nell'area. I rapporti tra Tokio ed Washington non furono sempre idilliaci; infatti il governo giapponese vedeva con preoccupazione l'espansione statunitense, improntata al modello imperialistico europeo, in particolare in Pacifico con l'annessione delle Hawaii nel 1898 e la presa delle Filippine alla Spagna nel 1899.

«La causa remota del conflitto ispano-americano va ricercata nella politica generale degli Stati Uniti d'America, tendente ad estendere l'applicazione della dottrina Monroe al di là dei confini del territorio della Confederazione, e nel miraggio, eminentemente pratico, di paralizzare un

---

<sup>45</sup> Sull'argomento si veda: Hill Ian Nish, *The Anglo-Japanese Alliance: The diplomacy of two island empires 1894-1907*, London, Athlone Press, 1966; Daniels, Gordon, Janet Hunter, Ian Nish, and David Steeds. (2003). *Studies in the Anglo-Japanese Alliance (1902-1923)*, London School of Economics (LSE), Suntory and Toyota International Centres for Economics and Related Disciplines; Kennedy, Malcolm D. *The Estrangement of Great Britain and Japan*, Los Angeles: University of California Press, 1969; O'Brien P., *The Anglo-Japanese Alliance, 1902-1922*, London, Routledge Curzon, 2004; Satow E., Lensen G.A., *Korea and Manchuria between Russia and Japan 1895-1904: The Observations of Sir Ernest Satow, British Minister Plenipotentiary to Japan (1895-1900) and China (1900-1906)*, Tokyo Sophia University, 1968.

<sup>46</sup> Alla notizia di tale alleanza Washington reagì malissimo, considerandola come una spina nel fianco che ledeva gli interessi americani in tutto il Pacifico. O'Brien P., *The Anglo-Japanese Alliance*, cit.

concorrente piuttosto temibile sui mercati europei. Le fertillissime isole di Cuba e Portorico producono infatti canna da zucchero, cotone, tabacchi, caffè, ecc., in quantità piuttosto notevole, come li producono la Luisiana, il Nuovo Messico, il Texas, l'Alabama, la Florida. Le isole avrebbero potuto quindi nuocere gravemente al commercio di esportazione americano, qualora fossero del tutto indipendenti o, peggio ancora, sotto il controllo di uno Stato europeo»<sup>47</sup>.

Senonché un riavvicinamento ufficiale tra Giappone e Stati Uniti vi fu proprio qualche giorno dopo la suddetta annessione, quando il Segretario di Stato americano, che si era già lamentato delle usurpazioni russe in Manciuria, richiese uguale trattamento per tutte le nazioni in commercio con la Cina. Questo evento è eccezionalmente significativo perché allineava gli Stati Uniti alla politica anglo-giapponese nel Pacifico. Theodor Roosevelt si spinse oltre, infatti una volta scoppiata la guerra, fece sapere privatamente ai governi di Parigi e di Berlino che, una volta questa fosse finita, se la Francia e la Germania avessero fatto delle pressioni su Tokio, come accadde nel 1895, gli Stati Uniti sarebbero stati al fianco del Giappone<sup>48</sup>. Questo riavvicinamento, per così dire, nippo-americano, non fu dovuto quindi ad un'improvvisa esplosione di simpatia da parte del presidente americano nei confronti del popolo giapponese, ma rispondeva, più propriamente, a precise regole della ragion di stato. Roosevelt era consapevole che un'ulteriore affermazione russa nella zona, in considerazione anche dal fatto che veniva supportata ed addirittura suggerita da altre due potenze europee quali Germania e Francia, avrebbe sicuramente leso gli interessi commerciali e politici americani. Tale pericolo era così fortemente avvertito a Washington da far soprassedere, se pur per breve periodo, su i tanti attriti tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna<sup>49</sup>.

Nel frattempo in Russia, l'ampia piattaforma di riforme messe in atto qualche anno prima, oltre a dare i primi frutti sul processo d'industrializzazione, aveva comportato anche un profondo cambiamento del tessuto sociale. Contadini ed operai iniziavano a domandare maggiori diritti,

---

<sup>47</sup> Ginochietti A., Garofalo F., *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, Licinio Cappelli, 1934, Vol. I, p. 229.

<sup>48</sup> Jukes G., *The Russo-Japanese War 1904-1905*, Oxford, Osprey Publishing, 2002, *passim*.

<sup>49</sup> Il pragmatismo americano non deve sorprendere. Infatti all'inizio del novecento, nonostante intercorressero ottimi rapporti tra San Pietroburgo e Washington, Mahan «giudicava inevitabile anzi imminente lo scontro anglo-russo per il controllo dell'Asia». Cfr., Ilari V., *Our Northern Neighbour*, *Limes*, febbraio 2016, pp. 145-152. La spiegazione dei perché dell'inevitabile scontro Mahan le spiega nel suo lavoro, *Problem of Asia*, pubblicato nel 1900 a Boston. In pratica la Russia, unica delle potenze non talassocratiche, aveva la tendenza ad espandersi annettendo nuovi territori per poi escludere i rivali commerciali: «This is possibly the largest single element in the horoscope of Asia, and it may be state thus: Only part of Russian territory, and those, even in aggregate, small and uninfluential comparatively to the whole, enjoy the benefits of maritime commerce. It is therefore of russia not merely to reach the sea at more points, and more indipendently, but to acquire, by position or by control, the usufruct of other or extensive maritime regions, the return from wich shall redound to the general prosperity of the entire empire. to this statement must necessarily be added the consideration of those pecurialities of the Russian internal administration and general policy, wich, after annexation, tend to the substantial exclusion of other states from much that they have enjoyed prior the Russain occupation». Cfr., Mahan A.T., *Problem of Asia and Its Effect upon International Politicies*, Boston, Little Brown and Company, 1900, p. 44. Si veda anche Fabbri D., *I tre articoli di Mahan dell'estate 1900 sulla guerra anglo-russa*, *Quaderno Sism 2014 Naval History*, pp. 493-504.

maggiori garanzie ed una partecipazione più attiva alla vita politica dell'impero. La rivoluzione russa<sup>50</sup> naturalmente non è oggetto di studio in questo lavoro, ma le agitazioni di inizio secolo scorso avranno un peso specifico nella politica estera russa, in quanto alcune persone vicine allo zar erano persuase che con una facile vittoria sul fronte esterno la situazione interna si sarebbe normalizzata<sup>51</sup>. Sembrerebbe che uno dei maggiori artefici della guerra contro il Giappone fu proprio Vitte, nonostante nelle sue memorie attribuisse tale responsabilità al neo ministro degli Interni Vjačeslav Konstantinovič Pleve<sup>52</sup>. Parrebbe che proprio Vitte fosse un grande sostenitore della guerra contro il Giappone<sup>53</sup> per assecondare la necessità di estendere la sfera d'influenza russa in Manciuria:

«Quale principale artefice dell'industrializzazione in Russia, era ansioso di procurare mercati stranieri per la produzione industriale interna. A suo giudizio, lo sbocco più promettente per l'esportazione era l'Estremo Oriente, e più esattamente la Cina. Inoltre, Vitte era convinto che la Russia potesse costituire una via importantissima per il transito di merci e passeggeri dall'Europa occidentale al Pacifico, e che quel ruolo potenziale le fosse stato sottratto nel 1869, in seguito all'apertura del canale di Suez ... Le aspirazioni russe sull'Estremo Oriente erano caldamente incoraggiate dal Kaiser Guglielmo II, il quale cercava di sottrarre l'attenzione della Russia sui Balcani, su cui l'Austria, principale alleata della Germania, aveva dei progetti»<sup>54</sup>.

La Russia aveva condotto negli ultimi anni una penetrazione eccezionale nell'area orientale adoperando anche metodi per così dire non ortodossi. Per esempio, comprando la complicità di un alto funzionario cinese, Li Hung-chang, con il cui intervento la Russia ottenne il permesso di abbreviare la Transiberiana facendola passare per la Manciuria, con la promessa di rispettare la sovranità cinese. L'anno dopo si concluse l'accordo difensivo tra Russia e Cina, per cui i firmatari erano tenuti al reciproco soccorso qualora una terza potenza li avesse aggrediti. Ma la sovranità

---

<sup>50</sup> Sull'argomento si veda: Figes O., *La tragedia di un popolo. La rivoluzione russa 1891-1924*, Milano, Corbaccio, 1997; Chamberlain W.H., *Storia della rivoluzione russa*, Torino, Il Saggiatore, 1967; Werth N., *Storia dell'Unione Sovietica. Dall'Impero russo alla comunità degli stati indipendenti 1900-1991*, Bologna, il Mulino, 1993; Pipes R., *La Rivoluzione russa, dall'agonia dell'ancien régime al terrore rosso*, Milano, Mondadori, 1995; Wood A., *La Rivoluzione Russa*, Bologna, il Mulino, 1997. I seguenti lavori di Graziosi A.: *La Grande Guerra contadina in URSS*, Napoli, ESI, 1999; *Dai Balcani agli Urali. L'Europa orientale nella storia contemporanea*, Roma, Donzelli, 1999; *L'Unione Sovietica 1914-1991*, Bologna, il Mulino, 2011; *L'Urss di Lenin e Stalin. Storia dell'Unione Sovietica 1914-1945*, Bologna, il Mulino, 2007.

<sup>51</sup> Questo è quello che ci viene raccontato da Vitte nelle sue memorie: Vitte S. Ju., *Vospominanija*, Moskva, 1960, *passim*.

<sup>52</sup> Vjačeslav Konstantinovič Pleve (Meščovsk, aprile 1846 – San Pietroburgo, luglio 1904). Nel 1899 diventò segretario di stato del Granducato di Finlandia e nel 1902, dopo l'assassinio del ministro degli interni Dmitrij Sipjagin effettuato da un rivoluzionario, fu chiamato a sostituirlo. Pleve dopo essere scampato a diversi agguati ed imboscate troverà la morte il 28 luglio 1904 ad opera di un terrorista dell'Organizzazione di combattimento interna al partito del socialista-rivoluzionario, Egor Sozonov.

<sup>53</sup> Geyer D., *Der Russische Imperialismus*, Göttingen, Vandenhoeck&Ruprecht, 1977, p. 151, Ascher A., *The Revolution of 1905*, Stanford University Press, 1994, p. 44.

<sup>54</sup> Cfr., Pipes R., *La Rivoluzione russa*, cit., vol. I, pp. 26-27.

cinese non fu sempre rispettata. La Russia, appena firmato il trattato, inviò numerosi contingenti di polizia e soldati realizzando una base operativa ad Harbin. In seguito, tramite pressioni e minacce, ottenne la città portuale di Proth Arthur sul Mar Giallo in affitto per 25 anni<sup>55</sup>. Inoltre, molti alti dirigenti russi, nel novembre del 1902, si riunirono segretamente a Jalta per discutere sulla riluttanza degli investitori stranieri nelle imprese russe in Estremo Oriente e sulle rimostranze del governo cinese contro le palesi violazioni da parte russa. A questo simposio fu presente anche Vitte, il quale, in accordo con tutti i partecipanti, fu dell'avviso che bisognasse mantenere uno stretto controllo sulla Manciuria o preferibilmente annetterla militarmente<sup>56</sup>. Dopo molte pressioni fatte dal ministro della guerra, A. N. Kuropatkin, lo zar, nel febbraio del 1903, decise d'annettersi la Manciuria<sup>57</sup>. Le richieste russe furono respinte dal governo cinese grazie anche al fatto che quest'ultimo poté contare sul supporto del Giappone, della Gran Bretagna e degli Stati Uniti d'America, tutti interessati a contenere l'espansionismo russo. Nondimeno il governo di San Pietroburgo non smise di esercitare forti pressioni su Pechino.

Il governo di Tokio, ormai persuaso che lo zar non intendesse giungere ad un accordo diplomatico sulla divisione delle sfere d'influenza, decise verso la fine del 1903 di prepararsi alla guerra. Pur a conoscenza dei preparativi e dei piani giapponesi, i russi non si mossero preferendo far ricadere le colpe del conflitto su Tokio: essi volevano evitare l'errore francese fatto nella guerra franco-prussiana<sup>58</sup>. Nicola II non cercò di migliorare i rapporti con il Giappone che si erano deteriorati da diversi anni. Lo zar era convinto che l'Impero del sol levante non costituisse una vera minaccia militare per la grande Russia<sup>59</sup>. Tutto sommato questo parere era condiviso non solo dalla maggioranza del governo di San Pietroburgo, ma anche da moltissimi osservatori militari stranieri, convinti che l'esercito russo, che aveva fama di essere un *rullo compressore*, avrebbe in poco tempo avuto la meglio su quello giapponese. Anche l'elemento razziale ha un suo peso specifico in questa vicenda:

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 27.

<sup>56</sup> Malozemoff A., *Russian Far Eastern Policy, 1881-1904*. Berkeley, University of California Press, 1958, pp. 201-202.

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 221.

<sup>58</sup> «During 1903, Rusin sent many reports and telegrams to warn. St. Peterburg and Port Arthur of Japan preparations for war. In January 1903, Rusin informed Admiral Alekseev about four possible options for Japanese military action in the event of war. These included: 1) sending troops into northern Korea, either to Pyongyang or to the Yalu; 2) landing troops at Pusan and marching to Seoul; 3) landing troops near Port Arthur and marching in to Manchuria; and 4) occupying Korea and awaiting a Russian attack. Until the very outset of the war in early 1904, Rusin would bend every effort to discern which option or combination of options the Japanese might pursue». Cfr., Wolff D., Stheimberg J. W., *The Russo-Japanese War in Global Perspective: World War Zero*, vol. II, Boston, 2007, p. 36.

<sup>59</sup> Donnert E., *La Russia degli zar: ascesa e declino di un impero*, Genova, EICG, 1998, p. 383.



«Dimostravano un atteggiamento sprezzante nei confronti dei giapponesi: Alessandro III li aveva definiti *Scimmie che giocavano ad imitare gli europei*, e il popolo diceva scherzando che avrebbe soffocato i *makaki* con i loro berretti»<sup>60</sup>.

Mentre la Russia poté contare sui forti finanziamenti francesi e tedeschi, il Giappone, se pur in misura minore, riuscì ad ottenere dei cospicui prestiti dagli alleati inglesi e un forte contributo fu dato anche da banchieri americani.

Nonostante la generale perplessità degli addetti militari e degli stati maggiori europei sull'efficienza delle forze armate nipponiche, il Giappone da anni si era dotato dei migliori armamenti europei. La sua flotta era quasi integralmente stata varata nei migliori cantieri d'Europa<sup>61</sup> ed il personale sia navale che terrestre era stato lungamente addestrato da esperti militari del vecchio continente.

«Nel febbraio 1904 scoppiò la guerra russo-giapponese, che nei circoli bene informati era da lungo tempo considerata come inevitabile. L'Inghilterra poté trattenere dall'intervento la Francia, alla quale frattanto si era passo passo riavvicinata, cosicché non fu costretta a ricorrere essa stessa alle armi»<sup>62</sup>.

La flotta giapponese, senza preventiva dichiarazione di guerra, attaccò nel Pacifico la flotta russa, che stava alla fonda nel porto di Port Arthur<sup>63</sup>. Una volta immobilizzata la flotta nemica, l'esercito giapponese incominciò a traghettarsi dal Giappone in Corea. L'offensiva terrestre dell'esercito giapponese fu costante nonostante i numerosi caduti, mentre l'esercito russo, che pur subì notevoli perdite, iniziò un lungo ripiegamento su tutta la linea. Infatti molti reparti cercarono riparo a Port Arthur nonostante fosse sotto assedio. Il cattivo andamento della guerra convinse lo zar ad inviare la flotta del Baltico nel Pacifico per liberare l'importante porto sul Mar Giallo. L'attraversata della flotta

---

<sup>60</sup> Cfr., Pipes R., *La Rivoluzione russa*, cit., vol. I, p. 28.

<sup>61</sup> Anche l'Italia aveva fornito navi da guerra al Giappone. La Regia Marina dalla fine dell'ottocento era impegnata nella realizzazione di incrociatori corazzati, classe Garibaldi, che avessero come qualità principale una spiccata versatilità. Infatti tali navi erano state ideate non solo con lo scopo di avere buone prestazioni in battaglia, in quanto ben protette e ben armate, ma anche per poter ricoprire ruoli di scorta o per la guerra di corsa, vista la buona velocità. Gli incrociatori in questione furono il *Kasuga* ed il *Nisshin* entrambi costruiti nei cantieri Ansaldo di Genova. Sulla storia degli incrociatori italiani si veda: Giorgerini G., Nani A., *Gli Incrociatori Italiani 1861-1970*, Roma, USMM, 1971. Sulla Storia degli incrociatori *Kasuga* e *Nisshin*: *Ibidem*, pp.301-320.

<sup>62</sup> Cfr., Stieve F., *La Germania*, cit., p. 93.

<sup>63</sup> Sull'argomento si veda: Caminiti A., *La guerra russo-giapponese, 1904-1905*, Genova, Frilli, 2007; Steinberg J. W., *The Russo-Japanese war in global perspective: World War Zero*, Boston, Brill 2005; Rotem Kowner, *The impact of Russo-Japanese war*, London e New York: Routledge 2007; Sergay E., *Russian military intelligence in the war with Japan, 1904-05: secret operations on land and at sea*, New York, Routledge 2007; Nish Ian, *The origins of the Russo-Japanese war*, London e New York, Longman, 1985; Warner D., Warner P., *The Tide at Sunrise. A History of the russo-japanese war, 1904-1905*, New York, Charterhouse, 1974; Stille M., *The Imperial Japanese Navy of the Russo-Japanese War*. Bloomsbury Publishing 2016; Papastratigakis N., *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*. I. B. Tauris, 2011; Forczyk R., *Russian Battleship vs Japanese Battleship, Yellow Sea 1904-05*, Osprey, 2011.

del Baltico nel Pacifico presentava enormi difficoltà sotto tutti i punti di vista, ma lo scoglio più duro da superare sarebbe stato indubbiamente quello logistico. Il buon esito della traversata sarebbe molto dipeso dall'aiuto francese. Così iniziarono lunghe trattative tra l'Ammiragliato francese e quello russo e in questa circostanza quest'ultimo chiese addirittura un parere su quale rotta sarebbe stato meglio seguire. Lo Stato Maggiore della marina francese prese molto seriamente la richiesta russa, che probabilmente aveva più carattere diplomatico che strategico. Non di meno l'ufficio piani parigino prese in esame i tre possibili percorsi: quello per Capo Horn; quello per Capo di Buona Speranza e quello per il Canale di Suez. Nel resoconto inviato a San Pietroburgo, Parigi consigliava vivamente d'intraprendere la traversata scegliendo il percorso per Capo Horn per diverse ragioni tra le quali da non sottovalutare quella più propriamente politica. Infatti, un eccessivo e palese aiuto da parte della Francia alla flotta russa avrebbe potuto irritare notevolmente Londra tanto da giungere ad una rottura dei rapporti appena ripresi. La via per Capo Horn aveva anche altri vantaggi in quanto avrebbe costretto la flotta giapponese alla più totale incertezza. La vastità dell'oceano e la presenza di numerosi arcipelaghi lontani dalle linee di navigazione avrebbe consentito alla flotta russa di giungere in prossimità del nemico in assoluta segretezza, cosa di non secondaria importanza se si considera che, come poi realmente accadde, le altre due rotte avrebbero potuto preannunciare i movimenti della flotta all'Ammiragliato giapponese. In effetti l'ammiraglio Togo venne a conoscere con estrema precisione ogni spostamento della flotta russa<sup>64</sup>. Risolto il problema del rifornimento in mare, grazie alla chiusura di un accordo con la compagnia tedesca *Hamburg-Amerika Linie*, che garantì l'attraversata mettendo a disposizione dei russi alcune delle proprie navi carboniere, rimaneva il complicato dilemma sulla scelta della rotta.

«I russi invece sciolsero a modo loro il secondo dilemma, (quello della rotta appunto n.d.a.), decidendo di passare attraverso l'Atlantico e l'oceano Indiano e non dando ascolto ai più assennati consigli dell'alleata Francia, che riteneva migliore, anche se più lunga, la rotta attraverso Capo Horn e l'immensità del Pacifico. Quest'ultima in effetti avrebbe messo in imbarazzo i giapponesi circa l'esatta provenienza della flotta di Rojestvsky, che in tal modo avrebbe potuto anche eludere la vigilanza nemica e penetrare nel Mar Giallo inosservata»<sup>65</sup>.

La flotta del Baltico partì alla fine di agosto del 1904 dalla base di Kronštadt. Nel Mar del Nord dette vita ad un incidente internazionale che la portò quasi allo scontro armato con la Royal Navy. Infatti, navigando in acque britanniche, la flotta russa il 21 ottobre aprì il fuoco su dei pescherecci inglesi scambiandoli per cacciatorpediniere giapponesi. Va evidenziato che se la flotta giapponese poteva

---

<sup>64</sup> Sull'argomento si veda: Ginocchetti A., Garofalo F., *Nozioni di Storia Navale*, cit. Vol. II, pp. 116-118.

<sup>65</sup> Santoni A., *Storia e Politica Navale dell'Età Contemporanea*, Roma, USMM, 1993, pp. 51-52.

contare sul consiglio di ufficiali della marina inglese, quella russa a sua volta poteva appoggiarsi all'esperienza del personale navale francese. È indubbio, che la guerra russo-giapponese sia stata una guerra per interposta persona tra Inghilterra e Francia. La forza navale russa fu esposta ad una lunga odissea, costretta a carbonare in mare aperto quando non poteva ripararsi, se pur brevemente, nei porti francesi. Gran parte del carbone per la navigazione fu fornito dalla Germania che, se pur in parte, aveva sovvenzionato quest'avventura russa in Estremo Oriente. Il sogno di una facile vittoria contro i *makaki* stava svanendo mentre affluivano man mano le notizie dal fronte di guerra. La lontananza dai centri industriali e la relativa efficienza della Transiberiana penalizzarono notevolmente le operazioni militari russe, inoltre l'esercito dello zar aveva dimostrato scarsa iniziativa ed il morale delle truppe era nel complesso discretamente basso. Nel febbraio del 1905 cadde anche la roccaforte di Mudken (l'odierna Shenyang n.d.a.) in Manciuria, e l'esercito russo, se pur più numeroso di quello giapponese, fu costretto ad abbandonare la città in mano al nemico.

Le cattive notizie non cessavano d'arrivare; infatti, mentre la flotta russa stava navigando lungo la costa orientale dell'Africa, apprese la triste notizia che Port Arthur, una delle città più fortificate dell'intero Pacifico era caduta in mano ai giapponesi<sup>66</sup>. La proposta dell'ammiraglio Rožestvenskij di rientrare fu respinta dal governo di San Pietroburgo e gli fu ordinato perentoriamente di riunirsi alla flotta del Mar Nero che stava sopraggiungendo dal Mar Rosso e, con le forze navali ora riunite, di giungere il prima possibile nel Pacifico. Così la flotta russa, tra molte avarie e ritardi, senza la possibilità di sostare per il tempo dovuto nei porti per riparazioni e manutenzione, proseguì per il Pacifico in direzione Vladivostok. Naturalmente le tantissime difficoltà di approvvigionamento impedirono oggettivamente che la flotta si potesse adeguatamente esercitare anche al tiro navale. In sintesi, bisognava risparmiare anche i proiettili dei cannoni, perché non si sapeva quando e dove si sarebbero potuti rifornire nuovamente. Nonostante tutto, le uniche speranze russe risiedevano nella flotta. Solo liberando il Pacifico dalla forza navale giapponese la Russia avrebbe potuto recuperare gran parte del prestigio internazionale fino ad allora perso a causa delle disastrose operazioni militari. La Russia era pervasa da rivolte ed agitazioni. Il 22 gennaio del 1905, passerà alla storia come la *domenica di sangue* quando l'esercito sedò una manifestazione aprendo il fuoco sui manifestanti. Dopo la clamorosa sconfitta di Tsushima<sup>67</sup>, dove la flotta imperiale zarista fu praticamente distrutta,

---

<sup>66</sup> Pipes R., *La Rivoluzione russa*, cit., vol. I, pp. 44-45.

<sup>67</sup> Come quella di Yalu, Tsushima rappresentò la battaglia navale *definitiva*, ovvero lo scontro in acqua che decretava in modo definitivo la supremazia marina di una potenza sull'altra. Questa battaglia fu assolutamente in linea con la dottrina studiata da Mahan proprio pubblicata qualche tempo prima e forse anche per questo venne studiata lungamente anche dopo la fine della seconda guerra mondiale. In qualche misura essa rappresentò un vero e proprio spartiacque nell'ingegneristica navale dell'epoca. Infatti decretò la fine del rostro, che da Lissa in poi aveva rappresentato un elemento essenziale di offesa per tutte le navi da guerra. Se da un lato confermava l'ampio impiego dei siluri e delle mine, che causò un notevole incremento di studi per potenziarne la gittata, la precisione e la pericolosità, in genere essa decretò anche una profonda trasformazione nella realizzazione delle navi corazzate, le vere ed indiscusse regine dei mari. Infatti, dopo quello scontro navale avvenuto a grande distanza, comparvero le prime corazzate monocalibro: le

le ultime speranze dello zar di una vittoria militare, che evitasse le riforme costituzionali, s'inabissò insieme alle corazzate russe. A questo punto Nicola II fu costretto ad accettare la richieste di trattative di pace dal Giappone. Precedentemente aveva sempre rifiutato le *avances* giapponesi per giungere ad una pace negoziata:

«La difficile missione fu affidata a Vitte, che a giugno partì per Portsmouth, nel New Hampshire, dove si sarebbero svolte le trattative di pace sotto il patronato di Theodore Roosevelt, presidente degli Stati Uniti ... Disponeva di istruzioni alquanto vaghe. Non poteva in nessun caso accordarsi per un'indennità, o cedere anche un solo palmo dell'*antica terra russa*. Per il resto doveva arrangiarsi. Vitte aveva un senso acutissimo dei rapporti di forza e si rendeva conto che alla Russia non mancavano buone carte: la guerra infatti aveva messo a dura prova l'economia del Giappone, che era altrettanto ansioso di arrivare ad un accordo. Mentre si trovava negli Stati Uniti, sfruttò i sentimenti anti-nipponici degli americani e conquistò l'opinione pubblica con gesti diplomatici»<sup>68</sup>.

Sia i russi che i giapponesi, per diverse motivazioni volevano giungere rapidamente ad un accordo, così si affidarono alle capacità di mediazione del presidente americano Theodore Roosevelt, che si era già offerto qualche tempo prima di essere il tramite attraverso il quale giungere ad un accordo negoziato. Gli Stati Uniti, congiuntamente alla Gran Bretagna, allo scoppio delle ostilità fecero annunci di solidarietà e sostegno al Giappone, sostegno che era stato anche economico in questa impresa. Però man mano che si delineava la schiacciante vittoria giapponese, Roosevelt iniziò a temere che, con una Russia così ridimensionata e con la conseguente totale affermazione giapponese, non ci sarebbe stato più spazio per gli interessi americani nell'area. Vi era anche un'altra ragione molto importante che spinse il presidente americano, famoso per la carica di San Juan Hill<sup>69</sup> nella guerra ispano-americana, a proporsi per una mediazione: ossia con il protrarsi della guerra si sarebbe potuti arrivare anche ad un congresso internazionale per la pace, che avrebbe comportato un'ulteriore distribuzione di concessioni alle grandi potenze a scapito della Cina. Bisognava stringere i tempi anche per impedire un'altra eventualità che comunque avrebbe danneggiato gli interessi

---

*dreadnought*. Queste nuove corazzate, più protette e più veloci delle precedenti avevano la peculiarità, oltre a montare motori a turbine a vapore, di avere un gran numero di grandi cannoni dello stesso calibro, studiate e progettate per affondare il nemico già a grandi distanze. Occorre evidenziare che i giapponesi furono eccezionalmente aiutati non solo da una attenta operazione di *intelligence* ma anche dall'impiego della radiotelegrafia: «un grande aiuto (ai giapponesi n.d.a.) a queste operazioni fu dato dalla radiotelegrafia, impegnata per la prima volta in una guerra navale», cfr., Santoni A., *Storia e Politica*, cit., p. 49. Sull'argomento si veda il lavoro di De Arcangelis M., *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981, 11-12.

<sup>68</sup> Pipes R., *La Rivoluzione russa*, cit., vol. I, pp. 45-46.

<sup>69</sup> All'epoca dei fatti Theodore Roosevelt ricopriva la carica di sottosegretario di Stato per la Marina, ma una volta finito di organizzare le operazioni navali al War Board il 7 maggio lasciò il suo incarico per recarsi a Cuba a capo di un reparto di volontari: 1st United States Volunteer Cavalry, famosi con il nomignolo di *Rough Riders*. Si veda: Ginochietti A., Garofalo F., *Nozioni di Storia Navale*, cit. Vol. I, p. 240.

americani in Cina, ossia che la Germania si offrisse in qualità di mediatore<sup>70</sup>. È possibile affermare che già sul finire del 1904 le simpatie filo-giapponesi del presidente americano andavano scemando lasciando spazio alla grande preoccupazione per i futuri interessi americani in Estremo Oriente. Roosevelt temeva che il Giappone, una volta vinto in modo così netto contro la Russia, non avrebbe fatto molta distinzione tra americani, russi o francesi, ma tra asiatici e non asiatici e che quindi difficilmente avrebbe garantito gli interessi statunitensi in quell'area<sup>71</sup>. È interessante ricordare che nello stesso periodo il ministro giapponese Hayashi Tadasu<sup>72</sup> informò Tokyo da Londra che Roosevelt in un colloquio con un suo amico aveva espresso la speranza di vedere sia la Russia che il Giappone stremati dalla guerra<sup>73</sup>. In un certo senso i *desiderata* presidenziali si avverarono. Se da un lato la Russia desiderava la pace per poter meglio affrontare i disordini scoppiati in patria già da qualche tempo<sup>74</sup>, soprattutto in considerazione del fatto che la guerra sarebbe stata eccezionalmente lunga dopo la sconfitta in mare della flotta, (la quale avrebbe dovuto impedire i rifornimenti marini tra il Giappone ed i teatri di operazione nel continente asiatico) anche il governo di Tokio necessitava della pace a causa di una disastrosa situazione economica. Le parti s'incontrarono in America a Portsmouth. Inizialmente Roosevelt aveva favorito la delegazione giapponese, ma durante i lavori decise di appoggiare la posizione della delegazione russa che si rifiutava ostinatamente di accollarsi le indennità di guerra. Dopo la minaccia di abbandonare la conferenza da parte della delegazione russa<sup>75</sup> e dopo una serie di pressioni fatte da Washington, la delegazione giapponese acconsentì a rinunciare agli indennizzi economici<sup>76</sup>. Non deve stupire la propensione americana per la Russia,

---

<sup>70</sup> Trani E.P., *The Treaty of Portsmouth: An Adventure in American Diplomacy*, University Kentucky Press, 1969, pp. 36-37.

<sup>71</sup> Va osservato che la guerra russo-giapponese per la sua particolarità viene oggi studiata come *Proxy War* inglese e come *War World Zero*. Cfr., Ilari V. *Our Northern Neighbour*, cit., p. 149. Si veda anche Wolff D., Streimberg J. W., *The Russo-Japanese War in Global*, cit.; Preston S., *World War Zero*, Createspace, 2014.

<sup>72</sup> Hayashi Tadasu, (Sakura 11 aprile 1850 – Tokyo 10 luglio 1913) uomo politico e diplomatico. Dopo vari incarichi all'estero e presso il ministero dei Trasporti nel 1891 fu nominato vice ministro degli Esteri. Ha ricoperto più volte il ruolo di ambasciatore giapponese a Pechino, a San Pietroburgo e presso la corte di San Giacomo. Divenne ministro degli Esteri nel 1906.

<sup>73</sup> «The military events of 1904 succeeded only increasing Roosevelt's fear. The Japanese victories, the possible Russian collapse, the difficulties over correspondents and the *Ryeshitelui*, all brought about a change in president's attitude», cfr., Trani E.P., *The Treaty of Portsmouth*, cit., p. 36. Il *Ryeshitelui* era un cacciatorpediniere della flotta imperiale russa che era stato internato nel porto neutrale cinese di Chefoo. I giapponesi entrarono nel porto e catturarono la nave. Venuto a conoscenza dell'accaduto Roosevelt telegrafò all'ambasciatore giapponese a Washington, Kogorò Takahira, sostenendo la necessità da parte del governo giapponese di restituire il cacciatorpediniere alla Cina. Ma Tokio si rifiutò di dar seguito al desiderio del presidente americano. Se pur da quel momento i giapponesi furono molto attenti a non violare più la neutralità cinese, questo piccolo avvenimento suonò evidentemente come un campanello d'allarme per Roosevelt.

<sup>74</sup> È indubbio che la crisi russa fu aggravata dalla disastrosa guerra russo-giapponese. Ma il governo di Tokio ebbe anche ulteriori responsabilità in quanto sonvenzionò il terrorismo polacco e la rivoluzione del 1905. Ilari V. *Our Northern Neighbour*, cit., p. 149.

<sup>75</sup> Jukes G., *The Russo-Japanese War*, cit., pp. 86-90.

<sup>76</sup> «Il Giappone dopo la sua vittoria sulla Russia, versava in difficili condizioni finanziarie, infatti la personale ostinazione dello zar e la mediazione americana, dietro la quale si nascondeva abilmente la diplomazia inglese, erano riuscite a deufradare l'impero giapponese della sperata indennità di guerra, senza la quale esso si sarebbe trovato in cattive acque. Da diverse fonti ho saputo che, fra il 1905 ed il 1914, la Germania avrebbe

infatti queste due nazioni intrattenevano cordialissimi rapporti fin dai tempi di Caterina II<sup>77</sup>. Il Trattato fu firmato il 5 settembre dopo circa un mese di trattative. La delegazione russa acconsentì alla cessione della metà meridionale dell'isola di Sachalin e di Port Arthur oltre che a ritirarsi dalla Manciuria ed a riconoscere sulla Corea l'influenza giapponese. Un ben magro bottino per i giapponesi se si considera le strabilianti vittorie sia per terra che per mare.

Oggettivamente una così forte affermazione giapponese nel Pacifico metteva in seria difficoltà Washington che vedeva in quell'oceano, ma soprattutto in Cina, un naturale sbocco del proprio mercato ed una regione strategicamente importante dove dover aumentare progressivamente la propria influenza. L'alleanza tra Londra e Tokio, infine metteva in un sostanziale stato di assedio le ambizioni commerciali e politiche americane, che con la costruzione di una consistente forza navale avevano dato nuova energia alla dottrina Monroe applicandola a tutta l'America ed al Pacifico. La nuova situazione politica creatasi con l'alleanza anglo-giapponese, unitamente alla grande affermazione militare dei *gialli* su quella che era considerata una delle più forti potenze militari europee, aumentò la percezione di un accerchiamento degli interessi americani. In questo periodo e per questi motivi il presidente americano ipotizzò, addirittura, una possibile alleanza con la Germania, appunto per uscire da quest'assedio<sup>78</sup>. Com'è noto, questa ipotesi non si tradusse mai in realtà fattuale, ma è indicativo come elemento d'analisi della politica americana sempre sottesa alla difesa dei suoi interessi, soprattutto economico-commerciali, per i quali non indugiò a ricercare soluzioni alternative improntate al perseguimento della *ragion di stato*.

Roosevelt ebbe un importante ruolo nella conduzione del Trattato, facendo in modo da mitigare le pretese giapponesi sul governo di San Pietroburgo e ottenendo così un doppio risultato: quello di fermare la penetrazione politico-economica e militare dei russi ed impedendo un eccessivo rafforzamento della posizione giapponese nell'area. Ha scritto al riguardo Mowry:

---

potuto più volte venire ad un accordo col Giappone, mediante la concessione di un prestito». Cfr., von Tirpitz, *Memorie, La Marina Prussiana*, cit., p. 220.

<sup>77</sup> Il rapporto più che amicale tra Russai ed Stati Uniti risale al tempo di Caterina II quando colui che viene considerato il fondatore della Marina americana, John Paul Jones, prestò servizio nella marina russa nella guerra contro i turchi (1775-1781). Caterina II in quel periodo appoggiò consistentemente la ribellione delle colonie americane per avvantaggiare il commercio nel Baltico ed indebolire l'influenza britannica in Persia e Turchia. «Nel 1799 nacque la compagnia commerciale russa nel Pacifico settentrionale con empori in Alaska e California ... nel settembre del 1812 la Russia offerse la sua mediazione per un negoziato di pace anglo-americano, accettata dagli Stati Uniti ma rifiutata dall'Inghilterra ... Nel 1853 la Russia concesse il monopolio del commercio nel Pacifico Settentrionale, in cambio dell'appoggio diplomatico, logistico e umanitario americano durante la guerra di Crimea ... La vendita dell'Alaska agli Stati Uniti (1867) ... le visite del granduca Alessio in America (1871,1877) e di Sherman (1872) e di Grant (1878) in Russia». Cfr., Ilari V., *Our Northen*, cit., pp. 145-147.

<sup>78</sup> «Egli (Roosevelt n.d.a.) partiva dal concetto che la potenza mondiale inglese andasse sempre più decadendo e che noi saremmo diventati gli alleati naturali dell'America contro il Giappone. L'alleanza anglo-giapponese aveva fatto sì che Roosevelt attribuisse grande valore all'accrescimento della flotta tedesca», cfr. Von Tirpitz, *Memorie*, cit., p. 232.

«At Portsmouth Roosevelt talked of a just and lasting peace. During the first part of negotiations he was admittedly friendly to the Japanese, and only when he felt that they were asking too much did he swing his support to Russia. But wherever the dictates of an impartial arbiter's sense of justice might have led, it was obvious afterward that the President had done an excellent job of balancing Russian and Japanese power in the Orient, where the supremacy of either constituted a threat to growing American interests»<sup>79</sup>.

In realtà, il presidente americano intervenne fortemente in aiuto alla delegazione russa, come, infatti Pipes ha notato:

«Vitte tornò in Russia in trionfo, perché era riuscito a ottenere condizioni di pace molto più favorevoli di quanto si potesse sperare. Con il trattato di Portsmouth, concluso il 5 settembre, la Russia cedeva la metà meridionale della penisola di Sahalin; consentiva inoltre al Giappone di acquisire la penisola di Liaotung, con Port Arthur, e di stabilire la sua egemonia in Corea, benché nessuno di questi territori le appartenesse. Non erano previste indennità. Il prezzo era basso, considerate le responsabilità della Russia nella guerra e la sua umiliazione sul piano militare»<sup>80</sup>.

Le conclusioni del trattato furono accolte in maniera diversa a Tokio. Il governo giapponese, visto il repentino cambiamento di rotta di Roosevelt, capì immediatamente che gli interessi americani in Asia non erano transitori. Così, dopo numerose pressioni politiche ed economiche e per non perdere l'appoggio dell'America, dovette cedere alla proposta di pace presentata da Vitte, sostenuto anche dalla simpatia della stampa americana che era più vicina alla delegazione zarista anche per questioni razziali. Le motivazioni razziali avranno un grosso peso anche in seguito; infatti la guerra fu percepita in modo diverso da alcuni paesi come l'America e l'Australia. Così se prima la popolazione di questi due paesi era preoccupata per i propri interessi economici in Asia a causa della penetrazione russa, ora viveva nella preoccupazione di un *pericolo giallo* transitato dalla Cina al Giappone<sup>81</sup>.

La popolazione giapponese non era a conoscenza della difficilissima situazione di deficit economico del proprio paese; infatti essa era stata informata solo della infinita serie di vittorie militari e dell'annientamento della flotta russa. Perciò percepì la stipula di questo trattato come un'ennesima dimostrazione di debolezza del Giappone nei riguardi di una potenza europea duramente sconfitta. La delusione e l'ondata di malcontento sfociarono in una rivolta, passata alla storia con il nome di Hibiya Park, dall'omonimo parco di Tokio dove si radunarono la sera del 5 settembre del 1905 i

---

<sup>79</sup> Mowry G.E., *The First Roosevelt*, The American Mercury, November, 1946, p. 580.

<sup>80</sup> Pipes R., *La Rivoluzione Russa*, cit., pp. 48-49.

<sup>81</sup> Stanford M.L., *The "Yellow Peril" Mystique: Origins and Vicissitudes of a Racist Discourse*, International Journal of Politics, Culture, and Society, Vol. 13, No. 4 (Summer, 2000), p. 699.

manifestanti. Le clausole del trattato furono viste come offensive ed umilianti e la rivolta contribuì non poco al crollo del governo di Katsura Taro il 7 gennaio del 1907.

Bisogna ammettere che, nonostante le cocenti sconfitte inflittegli dall'esercito imperiale nipponico, l'immagine di efficienza e di solidità dell'esercito russo non subì quel tracollo ipotizzabile in molti corti europee. Infatti dopo la guerra russo-giapponese la percezione d'invincibilità dell'apparato militare russo fu solo, per così dire, scalfita<sup>82</sup>:

«Con queste premesse bastò che nel 1905-06 iniziasse in Russia il processo delle riforme politiche e si desse avvio alle grandi misure di trasformazione dell'esercito, perché anche in Italia si recuperasse la fiducia nella macchina bellica, nel *rotulea compresseur* russo»<sup>83</sup>.

Già nel 1904, su istanza del parlamento statunitense, il presidente Theodore Roosevelt incaricò il segretario di Stato John Hay di sondare la disponibilità delle potenze, che avevano partecipato alla conferenza dell'Aja del 1899, a riunirsi in una nuova assemblea per discutere di armamenti. La conferenza fu rinviata a causa dello scoppio della guerra tra Russia e Giappone. Con la stipula del trattato di Portsmouth, lo zar Nicola II, probabilmente anche per rilanciare il suo prestigio internazionale adombrato dal pessimo risultato militare della guerra, *chiese ed ottenne per sé l'onore di convocare la conferenza*<sup>84</sup>. Anche in questo caso tale iniziativa non portò a nessuna riduzione degli armamenti. Il clima internazionale era divenuto ancora più fluido e più diffidente di otto anni prima. La seconda conferenza si tenne sempre nella città olandese dell'Aia ed i lavori si svolsero dal 15 giugno all'8 ottobre nel 1907. In modo particolare essa concentrò l'attenzione sulla guerra navale. Questo fatto non deve né impressionare né sorprendere.

Se è pur vero che gli inglesi dopo la battaglia di Trafalgar ebbero il dominio indiscusso dei mari, è anche vero che dalla seconda metà dell'800, le innovazioni tecnologiche, l'incremento industriale e la conseguente trasformazione del commercio mondiale costrinsero le potenze e le nazioni ad implementare e sviluppare maggiormente le proprie marine, sia quella mercantile per il trasporto delle merci, che quella militare, per la protezione delle rotte commerciali<sup>85</sup>. Che le marine militari si stessero evolvendo notevolmente se ne ebbe conferma già all'inizio della metà del secolo, quando la

---

<sup>82</sup> Petracchi G., *Da San Pietroburgo a Mosca, La diplomazia italiana in Russia 1861-1941*, Roma, Bonacci, p. 106.

<sup>83</sup> Cfr., *Ibidem*, p. 107; cfr., Biagini A., *Documenti italiani sulla guerra russo-giapponese, 1904-05*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 1977, pp. 85 ss.; cfr., *La guerra odierna*, in «Rivista Militare Italiana», a. 59, vol. IV (16 nov. 1914), pp. 3130-3131.

<sup>84</sup> Minardi S., *MacDonald e la fine dell'egemonia navale britannica*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1978, pp. 21-22; cfr., Hosono G., *Histoire du Désarmement*, Paris, Pedone, 1933, p. 110.

<sup>85</sup> Un altro aspetto molto importante va considerato: sul finire dell'800, quindi, tutte le potenze iniziarono a dare forte impulso alle proprie marine. Questo processo mise in crisi il sostanziale indiscusso dominio dei mari britannico poiché ogni nave mercantile o da guerra posta in costruzione in cantieri che non fosse inglese assottigliava il potere navale del governo di sua maestà britannica.



Francia varò la *Gloire* e nella guerra di secessione americana con lo scontro tra il *Monitor* ed il *Virginia*.

Anche il genio militare di Napoleone fu sconfitto prima dalla Royal Navy e dall'indiscusso *potere marino* inglese e poi sui campi di battaglia. Infatti l'imperatore francese decise di contrapporre al blocco navale inglese quello continentale europeo ed, al fine di portare a termine il suo piano, decise d'intraprendere quella rovinosa campagna di Russia per *costringere lo zar Alessandro a tornare nel blocco continentale chiudendo il porto di Riga alle merci inglesi*<sup>86</sup>.

La scelta del blocco continentale non fu solo rovinosa dal punto di vista militare. Infatti, essa contribuì notevolmente a spingere il governo inglese ad implementare non solo la Royal Navy ma anche a sviluppare notevolmente il commercio su nuove rotte commerciali. Il blocco applicato da Napoleone fu disastroso per l'Europa continentale. Infatti essa fu condannata allo scambio di merci per via terrestre in un periodo in cui non esistevano né treni, né relativa rete ferroviaria, con la conseguente depressione degli scambi del continente, che non riusciva più a commercializzare i propri prodotti industriali. L'Inghilterra, invece, ne approfittò, incrementando il lucrosissimo affare del contrabbando e ampliando la propria rete di rapporti politici e commerciali in altre parti del mondo, con un nuovo impulso al colonialismo di inizio 800. Nella seconda metà dell'800, la Gran Bretagna poté ampiamente godere dei frutti di queste vittorie concentrandosi sullo sviluppo di nuove acquisizioni territoriali e di nuovi commerci. In pratica essa si poté permettere il lusso del ben noto *splendido isolamento*<sup>87</sup>. Pur tuttavia, sul finire dell'800 l'Inghilterra iniziò a comprendere l'impossibilità di proseguire sulla via dell'isolamento politico che, per quanto *splendido*, rischiava d'impedirle di perseguire i suoi interessi economico-commerciali in tutte le aree del globo, soprattutto dopo che gli Stati Uniti d'America, con un PIL sempre in costante crescita, sembravano determinati a dotarsi di una forte marina per tutelare i propri interessi e ad affermare la propria leadership nel nuovo mondo. Di conseguenza anche la potentissima Royal Navy avrebbe avuto

---

<sup>86</sup> Ilari V., *Taurroggen. Il mito geopolitico che inquieta l'occidente*, «Limes», agosto 2014, pp. 123-126.

<sup>87</sup> In realtà un isolamento non solo voluto. Per la Gran Bretagna, le possibilità di spazi politici in Europa continentale, nel periodo in esame, erano molto riscaldate. La politica estera di Bismarck, tutta tesa a garantire la Germania sia ad occidente che ad oriente, aveva creato una sorta di monoblocco politico per mantenere lo *status quo* europeo. Una sorta di *pax bismarckiana* fondamentale per la crescita della Germania che da poco tempo era riuscita a portare a termine il processo unitario e quindi abbisognava di un lungo periodo di pace per consolidarsi prima come nazione e poi anche come potenza. Il cancelliere, ancorando le sorti della dinastia asburgica a quelle tedesche, aveva fatto in modo d'attrarre in orbita berlinese anche la potenza zarista, filtrando le tante incomprensioni tra Mosca e Vienna. A sua volta la Russia vedeva nell'Inghilterra il primo vero ostacolo alla sua politica espansionistica sia sul versante estremo orientale e sia in direzione del Mar Nero e del Mediterraneo orientale. La Francia dopo Sedan, si era gettata a capofitto in una colossale campagna colonialista in Africa, la quale aveva portato, come risultato immediato, oltre ad un poderoso incremento dei possedimenti francesi, un ulteriore deperimento dei rapporti tra Londra e Parigi. A questo punto credo che sia superfluo ricordare i numerosi attriti tra Londra e Washington che escludevano a prescindere qualsiasi possibilità d'intesa, sia pure a livello regionale, fra le due potenze. Quindi un isolamento sì voluto ma anche determinato da tutta una serie di fattori che impedivano oggettivamente alla Gran Bretagna di svolgere un'azione politica più determinata con le altre potenze.

difficoltà ad essere in forze per affermare la propria egemonia in tutti i mari ed in tutti gli oceani e per difendere i propri interessi commerciali<sup>88</sup>.

Gli scenari politici della seconda conferenza dell'Aia, quindi, erano eccezionalmente diversi da quelli della prima. L'Inghilterra aveva stretto un'alleanza con il Giappone, vi era stata la guerra russo-giapponese, che aveva costretto lo zar a riprendere la tradizionale politica d'espansione verso il Mar Nero, i rapporti tra Francia ed Inghilterra erano eccezionalmente migliorati, mentre la Germania si stava vedendo sfuggire l'ex alleato russo ormai entrato in orbita inglese. In ultima sintesi gli equilibri e gli scenari politici di nove anni prima erano notevolmente mutati. Già al tempo del famoso incidente di Dogger Bank il kaiser propose allo zar un'alleanza tra le tre potenze continentali: Francia, Germania e Russia. Così Guglielmo II inviò una bozza della proposta del trattato<sup>89</sup> allo zar di Russia che si era detto entusiasta dell'idea. Il 23 novembre dello stesso anno Nicola II chiese che il trattato fosse inviato a Parigi prima di essere firmato<sup>90</sup>, ma tale richiesta s'infranse contro il rifiuto tedesco. Berlino riteneva azzardato e pericoloso l'invio del trattato al governo francese sprovvisto delle firme. In seguito ci furono altre *avances* concordate dai due imperatori per un'alleanza continentale, ma la repubblica francese si rifiutò sempre di prenderle in considerazione. Parigi poteva ora contare, oltre che sull'aiuto dell'alleato russo, anche sulla benevolenza inglese, quindi non era assolutamente interessata a stringere rapporti ulteriori con gli odiati tedeschi. Già con la stipula dell'accordo anglo-francese l'Armiraagliato inglese poté destinare importanti aliquote di naviglio militare nel Mediterraneo e nel Mar del Nord provocando l'irritazione russa.

Il riavvicinamento tra Londra e Parigi era un felice preludio per una distensione dei rapporti anglo-russi, ma San Pietroburgo, prima di regolamentare il nuovo rapporto con Londra doveva dissipare gli attriti con l'alleato orientale dell'Inghilterra: il Giappone. Il 30 luglio del 1907 il neo ministro degli esteri russo Alexander Iswolski s'incontrò con quella giapponese per redigere un trattato che normalizzasse i rapporti tra queste due potenze una volta nemiche. Alla fine di agosto il ministro poté finalmente dipanare tutte le questioni che ponevano il governo russo in contrasto con quello di sua maestà britannica. Infatti con il Trattato di San Pietroburgo la Russia si accordò con l'Inghilterra sul Tibet, Afganistan e la Persia, ossia su quella parte del mondo che era la causa del contrasto tra le due potenze.

In fondo che anche nella seconda conferenza dell'Aia non si fosse fatto alcun passo in avanti verso il disarmo, ma che si fosse addirittura dovuto affrontare il discorso sulla futura guerra navale, era

---

<sup>88</sup> «l'Inghilterra ... a partire dal principio del XIX secolo, essa fu l'incontrastata padrona del dominio dei mari, che data la sua posizione insulare, le permise il vantaggio di una *splendid isolation*. Ma, nella seconda metà del XIX secolo, i progressi della tecnica portarono alla costruzione di nuove flotte militari e mercantili, sicché il beneficio del suo isolamento apparve sempre più discutibile; ed essa incominciò a considerare con occhio benevolo l'eventualità di un avvicinamento alle potenze centrali dell'Europa», cfr., Von Scheer, *L'importanza del Mare*, cit., p. 152.

<sup>89</sup> Stieve F., *La Germania*, cit., p. 96.

<sup>90</sup> Grosse Politik, Vol. XIX p. 317.

abbastanza prevedibile. Infatti il nuovo assetto politico del mondo viaggiava sui binari della diffidenza e del sospetto e le due recenti guerre vinte dai giapponesi avevano dimostrato l'importanza di dotarsi di una marina moderna. La prudenza, paradossalmente, imponeva di possedere i nuovi ritrovati bellici al fine di far desistere eventuali nemici dai loro intenti di conquista. Una bizzarria che il mondo pagherà a caro prezzo poichè fu proprio la paura a scatenare una nuova corsa agli armamenti, ottenendo il risultato esattamente opposto a quello che si sperava di giungere nel secondo congresso dell'Aia.

Le merci del mondo prodotte dalle industrie delle potenze europee e non si spostavano per mare in quantità mai raggiunte prima, facilitate adesso, anche e soprattutto, dai nuovi prodigi della tecnica e dalla capacità dell'uomo di adattare e modificare i contesti naturali in base ai propri bisogni, come nel caso del canale di Suez. Di questa realtà fu ben consapevole l'Inghilterra che nonostante la sua supremazia navale vedeva con sospetto e preoccupazione lo svilupparsi delle marine delle altre potenze, sia quelle mercantili che quelle militari. Non sorprende, quindi, rilevare i numerosi tentativi di approccio inglesi con la Germania, la quale era impegnata, da inizio secolo, in una progressiva opera di potenziamento della propria marina militare, per addivenire ad un accordo navale<sup>91</sup>. Già un anno prima della seconda conferenza dell'Aia il ministro inglese della guerra Haldane si vide rifiutare la proposta di una bozza di accordo navale da von Tschirsky, ministro degli Esteri tedesco. La poderosa crescita della flotta tedesca, in concomitanza con la crescita della cantieristica navale, faceva pensare negli ambienti governativi inglesi che la Germania intendesse, se non sfidare, almeno insidiare il primato inglese sul mare<sup>92</sup>. Anche l'anno seguente il Primo ministro Campbell-Bannerman, che auspicava un vero e proprio sodalizio tra le due potenze sassoni, si ritrovò di fronte il diniego tedesco<sup>93</sup>. Vi furono altri incontri ed altre proposte e controproposte ma, com'è noto, le due potenze non riuscirono a giungere ad un accordo navale che soddisfacesse le reciproche esigenze. Ad esempio quando Haldane fu nuovamente a Berlino per discutere la possibilità di un accordo navale rifiutò la proposta tedesca che prevedeva una Germania con una flotta militare pari ai due terzi di quella inglese; la rifiutò seccamente. Eppure questa proposta era stata fatta, seppur in modo ufficioso, da Lloyd George nel 1908 in importanti circoli politici a Berlino ed in maniera meno ufficiosa dal primo lord del Mare Wiston Churchill qualche tempo prima<sup>94</sup>. A questo punto bisogna

---

<sup>91</sup> «È caratteristico che i primi accenni alla possibilità di un'alleanza fra Germania ed Inghilterra siano stati fatti dal Ministro inglese delle Colonie (Chamberlain), che era il ministro maggiormente impegnato dalle future difficoltà nelle sfere di sovranità oltremarine dell'Impero. Egli anzi andò così lontano, che (nel suo discorso del 1899) indicò la cooperazione dell'Inghilterra col *grande Impero tedesco* come uno degli obiettivi naturali della politica britannica, e raccomandò *una triplice alleanza fra la razza teutonica ed i due rami della razza anglo-sassone*», cfr., Von Scheer, *L'importanza*, cit., pp. 152-153.

<sup>92</sup> Minardi S., *Mac Donald e la fine dell'egemonia*, cit., p. 23; Trevelyan G. Macaulay, *Storia dell'Inghilterra*, Milano Garzanti, 1973, Vol. II, p. 623.

<sup>93</sup> Hosono G., *Histoire du Désarmement*, cit., p. 121.

<sup>94</sup> Minardi S., *Mac Donald e la fine dell'egemonia*, cit., pp. 25-26; «Fin dal gennaio del 1909, nel corso di queste conversazioni col cancelliere (von Bülow n.d.a.) mi dichiarai propenso informare il governo inglese che noi

fare alcune precisazioni necessarie per riuscire ad inquadrare bene questa articolata serie d'eventi. Se è pur vero che la dirigenza politica, quella industriale e quella culturale tedesca vedeva nella realizzazione di una grande flotta militare l'unica via per poter incrementare il proprio prestigio internazionale, la propria influenza di potenza e garantire i nuovi numerosi commerci in molte parti del mondo<sup>95</sup>, è anche vero che la Germania vedeva nella costruzione di una grande flotta militare un modo per ancorare le sorti dell'Inghilterra a quelle tedesche<sup>96</sup> dissuadendo Londra *dal porre in atto attacchi contro il commercio tedesco*<sup>97</sup>. Per l'ammiraglio Tirpitz la realizzazione della flotta tedesca fu addirittura un fattore determinante per il mantenimento della pace essendo essa un deterrente formidabile per un eventuale attacco preventivo da parte dell'Inghilterra<sup>98</sup>. Se le contraddizioni tedesche tendevano a complicare l'andamento dei negoziati, quelle inglesi, in un certo senso, indussero gli stessi governanti inglesi a respingere le loro stesse proposte, questa volta avanzate dal governo di Berlino. Infatti l'Inghilterra, non desiderava abdicare al principio del *two power standard*<sup>99</sup>, che era la base del pensiero e della politica navale inglese, se pur desiderosa di giungere

---

saremmo appagati di un definito costante rapporto di potenzialità fra le due flotte, il quale sanzionasse in modo duraturo il principio di una certa preponderanza della flotta britannica. All'inizio proposi, come punto di partenza per ulteriori trattative, il rapporto di potenzialità 3 a 4; più tardi mi dichiarai disposto ad accettare la proporzione di 2 a 3 e alla fine, mi fermai sul rapporto di 10 a 16, proposto dall'Ammiraglio britannico sotto Wiston Churchill e subito accettato da me. Benché l'offerta di Churchill fosse accompagnata da alcune riserve, che nella realtà finivano con l'assicurare alla flotta inglese una preponderanza maggiore di quella fissata dalla proporzione 16 a 10, non attribuii grande importanza ad essa, nella convinzione che la sistematica realizzazione della legge navale avrebbe soddisfatto gli scopi difensivi, ai quali avevamo sempre ed esclusivamente mirato. Questa determinazione di un rapporto di potenzialità fra le marine offriva all'Ammiraglio inglese la prova concreta che, in sostanza, la flotta da noi creata non aveva nessuna intenzione offensiva. Secondo l'opinione di tutti i competenti in arte militare marittima, la condizione necessaria perché chi attacca sul mare possa avere una probabilità di successo è che esso disponga di una preponderanza numerica del 30 per cento circa». Cfr., A. Von Tirpitz, *Memorie, La marina prussiana dal 1866 al 1914*, Milano, Marangoni, 1932, p. 256.

<sup>95</sup> «Al centro dei suoi piani politici (di Guglielmo II n.d.a.) era il desiderio di costruire una grande flotta. Solo con una grande flotta la Germania avrebbe potuto competere con l'Inghilterra e pretendere di essere accolta con parità di diritti nel novero delle potenze mondiali. Inoltre, la nazione tedesca era intervenuta nella "distribuzione del mondo" assai tardi, e si sentiva sottovalutata, ma la flotta abbinata alla forza economica le avrebbe consentito d'imporre una revisione dello status quo del mondo coloniale, a proprio favore», cfr., Fischer F., *Assalto al potere mondiale, La Germania nella guerra 1914-1918*, Einaudi, Torino, 1965, p. 10.

<sup>96</sup> «L'unica maniera per conseguire un sostanziale miglioramento delle relazioni consisteva nella creazione di una marina tedesca, la quale rendesse l'attacco contro il nostro commercio da parte dell'Inghilterra assai più rischioso», cfr., von Tirpitz A., *Memorie*, cit., p. 241.

<sup>97</sup> Minardi S., *Mac Donald*, cit., p. 24.

<sup>98</sup> Scrive von Tirpitz nelle sue memorie: «La legge navale rappresentò la prima origine dello smorzamento di quella volontà inglese di distruzione, che, in seguito alla costruzione delle nostre navi, non avrebbe potuto tanto facilmente tradursi in atto ... si poneva a questo riguardo il problema se l'Inghilterra, proprio in considerazione che noi costruivamo una flotta, non avrebbe ritenuto opportuno schiacciarla fin dagli inizi, facendo quindi una guerra preventiva. In verità, nel periodo dal 1904 al 1908, questo pericolo è stato imminente; ... Solo lo stato d'impreparazione o della Francia o dell'esercito inglese impedì allora il conflitto. Era questa la zona pericolosa che, secondo l'opinione di Bülow e mia, dovevamo attraversare; ma che, nel 1914, era sostanzialmente superata, giacché la nostra marina era ormai diventata un fattore troppo efficiente, perché l'Inghilterra potesse pensare di attaccarla senza ragioni molto gravi», cfr., von Tirpitz A., *Memorie*, cit., p. 244.

<sup>99</sup> Il *Two Powers Standard* è la dottrina che caratterizzò il pensiero navale inglese dalla fine dell'ottocento fino alla prima parte del novecento. L'Ammiraglio inglese era fortemente preoccupato per il continuo riavvicinamento franco-russo. Queste due potenze, oltre ad essere le rivali commerciali e coloniali

ad un accordo navale con la Germania. Ciò a causa anche dei continui contrasti con gli Stati Uniti d'America che con il presidente Roosevelt avevano individuato nella realizzazione di una grande e moderna marina militare il modo migliore per perseguire e dar nuova forza alla dottrina di Monroe. È proprio nel perseguire il principio del *Two Power Standard* che Londra propose più volte accordi navali alla Germania nella speranza di contenerne l'espansione sui mari:

« ... è la Nazione militarmente più forte a ricercare, in genere, l'intesa che le assicuri una cristallizzazione di lungo periodo di un dato rapporto di forze. Viceversa, la Nazione che ritiene, per i fini della sua politica estera, di dover colmare il divario che la separa dalla Potenza antagonista si mostra insoddisfatta dei rapporti di forza esistenti e riottosa a ogni possibilità d'intesa sugli armamenti, e non si appaga finché non raggiunge l'obiettivo dell'equilibrio strategico delle forze, rifiutando, come inadeguata alle esigenze della sua difesa nazionale, qualsiasi proposta di accordo che venga formulata prima del raggiungimento di tale scopo»<sup>100</sup>.

Le osservazioni espresse dal Minardi, oltre ad essere per molti aspetti condivisibili, sono talmente attuali che il governo degli Stati Uniti d'America, per meglio comprendere le relazioni e gli attriti tra la nascente Cina e la predominante America, ha commissionato al professore del Belfer Center di Harvard, Graham Allison la creazione *di un modello interpretativo che possa svelare la dinamica profonda delle attuali relazioni bilaterali sino-americane*<sup>101</sup>.

A preoccupare la dirigenza berlinese non c'erano solo gli altalenanti rapporti con l'Inghilterra, che si andavano incrinando dopo i primi dieci anni del secolo scorso, ma anche le tante incomprensioni e scontri con Washington.

La Germania doveva constatare un continuo deteriorarsi dei rapporti con gli Stati Uniti d'America, che perseguendo la dottrina Monroe ed incrementando enormemente la flotta avevano, dalla fine dell'800, notevolmente aumentato la propria influenza nel centro-sud America e nel Pacifico. Tutto

---

dell'Inghilterra, potevano contare sulla seconda e la terza flotta più potente del mondo. Da qui la scelta di Londra nel maggio del 1889 con il Naval Defence Act, abbandonata ormai già da tempo la dottrina del *mattone e calcestruzzo*, di mantenere operativa una flotta pari alla somma della seconda e della terza potenza navale: il *Two Power Standard* appunto. Questa dottrina muterà a causa degli imponenti investimenti navali fatti dalle varie potenze del mondo in quel periodo, come il Giappone o gli Stati Uniti d'America, pur rimanendo comunque come punto fermo della politica navale inglese in Europa. A. Santoni, *Storia e Politica*, cit., pp. 6-7.

<sup>100</sup> Minardi S., *Mac Donald*, cit., p. 25.

<sup>101</sup> Gin E., *The Thucydides Trap*, in a cura di Virgilio Ilari, *Future Wars*, cit., p. 682. Sulla stessa pagina possiamo leggere: «Per l'anziano professore del Belfer Center di Harvard, infatti, quest'ultima potrebbe essere meglio compresa rileggendo le considerazioni che Tucidide rivolse alle cause originarie della guerra del Peloponneso, laddove il timore crescente di Sparta per l'espansione incessante della potenza ateniese avrebbe reso inevitabile il conflitto. Allora come oggi, il pericolo per la tenuta della pace si anniderebbe, quindi, nello sbilanciamento dell'equilibrio del potere tra due potenze rivali, una custode dello status quo e l'altra revisionista di quest'ultimo. L'indagine del gruppo di ricerca di Allison sulla genesi dei conflitti negli ultimi cinquecento anni dimostrerebbe, infatti, che la guerra è il risultato di gran lunga più probabile ogniqualvolta la posizione di una potenza egemone sia stata minacciata dalla forza di uno stato emergente».

sommato fino al finire dell'800 i rapporti tra le due potenze erano stati improntati alla reciproca cordialità, ma il primo vero punto di rottura avvenne alla fine degli anni ottanta dello stesso secolo per manifeste mire sulle isole Samoa, che rientravano nella sfera d'interessi sia americani che tedeschi ed inglesi. Grazie alla paziente opera diplomatica di Bismarck l'alterco si risolse con un accordo che garantiva il controllo delle isole alle due potenze, ma senza dubbio quella vicenda segnò il punto di rottura dei rapporti tra i governi americani e tedeschi. Quindi una significativa incrinatura dei rapporti tra Germania e Stati Uniti vi fu durante la guerra ispano-americana con la quale l'emergente potenza a stelle e strisce voleva non solo controbilanciare la posizione inglese nel Golfo del Messico, ma anche reperire quelle indispensabili basi nel Pacifico per incrementare la penetrazione commerciale e politica nella lontana Cina<sup>102</sup>. Infatti nel febbraio del 1889, il capo dell'Ammiragliato tedesco richiese uno studio approfondito in caso di una eventuale guerra contro gli Stati Uniti. Lo studio fu approntato rapidamente; infatti il contrammiraglio Guido Karcher già il 13 marzo presentò una prima bozza. Lo studio in questione sottolineava che una guerra contro gli Stati Uniti era possibile solo qualora la Germania si fosse dotata di una grande flotta che distruggesse prima quella americana, divisa però tra due oceani, ed il loro traffico commerciale<sup>103</sup>. I rapporti tra la potenza europea e quella del nuovo mondo erano destinati ad incrinarsi ulteriormente. Nel 1897 gli Stati Uniti decisero di appoggiare l'insurrezione a Cuba, lo stesso anno in cui l'allora sottosegretario alla Marina, Theodore Roosevelt, scrisse un promemoria per il ministro J. D. Long, nel quale sottolineava la necessità di dotarsi di una grande marina che riuscisse ad operare efficacemente nei due oceani per fronteggiare il Giappone e la Germania che sarebbero stati i due più irriducibili antagonisti degli interessi americani in quelle acque<sup>104</sup>. L'anno successivo Alfred Thayer Mahan pubblicherà la sua più celebre opera, *The influence of Sea Power on History*<sup>105</sup>, studio per altro ancora oggi validissimo, che sarà la base ideologica e pratica della nuova politica imperialistica americana:

---

<sup>102</sup> «La seconda e contemporanea ambizione americana consisteva nello stabilire un sicuro insediamento nel vasto ma lontano mercato cinese, per raggiungere e mantenere il quale occorreva a Washington il possesso di alcune basi intermedie nella vastità del Pacifico. Le più vicine stazioni di tappa erano le Hawaii, in via di acquisizione pacifica, mentre più ad ovest gli Stati Uniti guardavano proprio ai possedimenti spagnoli delle Marianne e delle Filippine, queste ultime affacciate direttamente sul Mar Cinese e anch'esse in rivolta contro Madrid», cfr., Santoni A., *Storia e Politica*, cit., p. 40. Si veda anche Faggioni G., *Storia della Marina Degli Stati Uniti*, cit., pp.116-121.

<sup>103</sup> Rastelli A., *I rapporti tra Stati Uniti-Germania agli inizi del 900, La lunga contesa navale e politica*, Roma, supplemento *Rivista Marittima*, ottobre 2003, pp. 9-12. In questo lavoro l'autore evidenzia come la corsa tedesca agli armamenti navali non fu determinata solo dalla concorrenza con l'Inghilterra, con la quale, sostanzialmente, lo stato tedesco ha mantenuto buoni rapporti fino alla metà della prima decade del 900. Risulterebbe, quindi, che il primo vero impulso per una grande marina la Germania l'abbia avuto grazie al contrasto politico ed economico con gli Stati Uniti nel Pacifico e nell'America centrale soprattutto a causa dell'acquisizione dei nuovi possedimenti sottratti alla Spagna dopo la guerra ispano-americana.

<sup>104</sup> *Ibidem*, pp. 16-17.

<sup>105</sup> Mahan A. T., *The influence of Sea Power on History*, Londra, Little Brown, 1890. Altri studi di notevolissimo successo dello stesso autore, su temi affini furono: *The influence of Sea Power upon the French devolution and empire*, Londra, Sampson Low, 1892; *The life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*, Londra, Sampson Low, 1899.

«In sintesi questo scrittore sosteneva che gli Stati Uniti dovevano ampliare le loro ambizioni, uscendo dall'isolazionismo e imitando l'imperialismo e il navalismo inglese, di cui egli narrava le origini, le opportunità di sviluppo e i numerosi successi, dalle guerre anglo-olandesi del XVII secolo alla vittoria su Napoleone»<sup>106</sup>.

Da allora la U.S. Navy diverrà lo strumento principe della politica estera degli Stati Uniti.

Quando la guerra ispano-americana coinvolse anche le Filippine<sup>107</sup> il malumore a Berlino fu totale. Guglielmo II considerava l'intervento americano nella questione cubana un'intromissione negli affari europei: in fondo Cuba era una colonia spagnola da più di 400 anni. Il malumore del kaiser aumentò notevolmente quando Washington estese i propri appetiti coloniali anche sulle Filippine che erano oggetto delle mire tedesche<sup>108</sup>. Berlino, fino a quel momento, aveva sperato di poterle acquistare anche a buon prezzo grazie alla crisi dell'impero spagnolo<sup>109</sup> o, al limite, prendersi *queste isole del Pacifico*<sup>110</sup>.

Da quel momento i rapporti tra le due nazioni vissero momenti di tensione e di diffidenza, tanto da convincere il kaiser di essere vittima di un complotto anglosassone e che contrastare gli USA significava contrastare l'Inghilterra<sup>111</sup>:

«Noi dovevamo essere preparati a che, in tutti quei casi in cui le due potenze mondiali anglosassoni si fossero trovate riunite ad avere a che fare con gli interessi tedeschi, questi ne risulterebbero sacrificati. Per noi era una questione di secondaria importanza se, secondo

---

<sup>106</sup> Cfr., Santoni A., *Storia della Politica Navale*, cit., p. 11.

<sup>107</sup> «Anche le Filippine si trovavano allora in stato di agitazione contro la dominazione di Madrid, al punto che nel 1896 alcuni esponenti rivoluzionari locali avevano richiesto aiuto al Giappone, offrendogli addirittura l'annessione del loro Paese. Tokio non accettò l'invito ed anzi informò di tale proposta la Spagna, che attuò una violenta repressione, dopo di che gli Stati Uniti ebbero via libera per avanzare la propria tutela», cfr., Faggioni G., *Storia della Marina*, cit., p. 117.

<sup>108</sup> L'ammiraglio Tirpitz, nelle sue memorie, in qualche modo, nega i comprovati interessi tedeschi nel Pacifico. Non di meno registra, proprio in quel periodo, un peggioramento dei rapporti tra Washington e Berlino: «Nel 1898 le nostre relazioni con l'America erano notevolmente peggiorate, in seguito all'invio della nostra squadra davanti a Manila ... Presentandoci davanti a Manila, in piena guerra ispano-americana, con una squadra più forte di quella degli Stati Uniti, creammo anzitutto una difficile situazione nelle relazioni fra le due marine; ... Ma gli Stati Uniti, che in quell'epoca stavano realizzando con cosciente slancio il passaggio alla politica mondiale, sospettarono che noi avessimo fatto un tentativo fallito di vogar loro sul remo. Quest'errata opinione, abilmente alimentata dalla stampa e dalla diplomazia inglese, si trasformò nel sospetto che noi nutrissimo progetti di conquista sul territorio americano. Gli americani prestarono fede ad una simile assurdità», cfr., von Tirpitz, *Memorie*, cit., pp. 229-230.

<sup>109</sup> «Gli altri possedimenti spagnoli del Pacifico, cioè le restanti isole delle Marianne tranne Guam, e gli arcipelaghi delle Caroline e delle Palau, vennero tempestivamente venduti da Madrid alla Germania di Guglielmo II, alla ricerca di basi nell'immensità dell'oceano», cfr., A. Santoni, *Storia e Politica*, cit., p. 41. Sull'argomento si veda anche dello stesso autore: *La guerra ispano-americana*, in "Rivista Marittima", ottobre, 1964.

<sup>110</sup> Rastelli A., *I rapporti tra Stati Uniti-Germania*, cit., p. 17.

<sup>111</sup> *Ibidem*, p. 19.

l'espressione usata dall'addetto navale americano a Londra parlando col nostro, l'Inghilterra si avviasse effettivamente a diventare la *quarantanovesima stella della bandiera stellata*, oppure no. Verso la fine del secolo, l'Inghilterra aveva preso in esame per l'ultima volta l'eventualità di volgersi contro l'America, ed aveva risolto questo problema in senso negativo ... non ho mai condiviso l'illusione, così deplorabilmente diffusa nel nostro paese, che la potenza americana potesse mai in nessun luogo e tempo ed in nessun modo diventare per noi un appoggio proficuo contro la dittatura navale inglese»<sup>112</sup>.

Comunque quell'anno segnò un radicale cambiamento dei rapporti tra americani e tedeschi; infatti gli studi dello stato maggiore della Kaiserliche Marine, *Winterarbeiten*, si concentrarono su di un possibile scontro tra queste due potenze. Nel 1897 lo studio prevedeva Cuba, le Filippine e l'America centrale. Il 10 aprile del 1898 veniva approvata dal Reichstag la Legge Navale, che prevedeva la costruzione di 8 corazzate, 8 incrociatori corazzati, 12 incrociatori protetti e 30 leggeri oltre a vario naviglio leggero e relativa sostituzione delle unità maggiori dopo i 25 anni<sup>113</sup>. Nello stesso anno gli *studi invernali* prevedevano uno sbarco tedesco nella baia di Chesapeake e a Long Island oltre a un poderoso bombardamento di New York e così proponevano i successivi studi dei primi anni del 1900. Il 1903 fu l'anno del piano OP III che prevedeva in dettaglio una vasta invasione degli Stati Uniti, in quel caso però la Germania doveva essere alleata all'Inghilterra e protetta sul territorio nazionale dalle altre potenze della Triplice<sup>114</sup>, ipotesi non del tutto lontana dalla fattibilità, visto i continui contatti tra Londra e Berlino per un possibile accordo navale e visto i continui attriti tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti.

Di contro, negli Stati Uniti, il 1903 era l'anno in cui fu fondata la Navy League, con la quale il comparto industriale ed eminenti uomini politici, come appunto Theodore Roosevelt, cercarono di creare un forte consenso popolare per la costruzione di una grande flotta. Una sorta di Flottenverein<sup>115</sup> (Lega Navale) solo che al posto di quella tedesca, la quale si prodigava di aumentare l'amicizia con l'Inghilterra, quella americana cercava di accentuare i sentimenti antigermanici.

---

<sup>112</sup> Von Tirpitz, *Memorie*, cit., p. 231.

<sup>113</sup> Rastelli A., *I rapporti tra Stati Uniti-Germania*, cit., p. 18.

<sup>114</sup> *Ibidem*, p. 23.

<sup>115</sup> Per una maggior comprensione del ruolo della Flottenverein sulla costruzione della flotta tedesca e sull'approvazione della Legge navale si veda: F. Fischer, *Assalto al potere*, cit., pp. 18-20. Sulla interazione tra industria tedesca e Lega Navale: Bueck H.A., *Der Centralverband Deutscher Industrieller und seine dreissigjährige Arbeit von 1876-1906*, Berlin, 1906.



### 3. LA REGIA MARINA ITALIANA TRA INNOVAZIONE E GRANDE GUERRA

Con la guerra italo-turca<sup>116</sup> l'Italia si assicurò, come possedimenti, la Libia e l'acquisizione temporanea di quel complesso di dodici isole che poi verranno chiamate Dodecaneso. Il controllo italiano di questi nuovi territori incrinò i già non buoni rapporti con il governo transalpino. Parigi era ben consapevole che con l'acquisizione della Libia l'Italia avrebbe potuto divenire, di fatto, la padrona del Mediterraneo centrale e che il Dodecaneso sarebbe stato una formidabile piattaforma di partenza per l'incremento del commercio e dell'influenza italiana nel Mediterraneo orientale anche a scapito dei cospicui interessi francesi<sup>117</sup>.

Naturalmente con l'occupazione italiana del Dodecaneso ad essere minacciati non furono solo gli interessi francesi. Notevole fu l'eco dell'impresa dell'Italia a Londra, la quale vide nel nuovo possedimento italiano una grave minaccia per le proprie vie commerciali e di collegamento non solo per il Mar Nero e per tutto il Levante. Questi timori furono espressi con eccezionale chiarezza in una nota del 20 giugno dell'Ammiragliato al Foreign Office dal titolo "occupazione italiana delle isole egee e i suoi effetti sulla politica navale" dove si legge: «La posizione geografica di quelle isole abilita la potenza sovrana, se in possesso di una Marina, ad esercitare il controllo sul commercio del Levante e del Mar Nero e minacciare la nostra posizione in Egitto in misura mai verificatasi in precedenza»<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> Nella guerra italo-turca per la prima volta al mondo furono adoperati i primi rudimentali aerei con compiti di esplorazione da parte del Regio Esercito e della Regia Marina. Sulla Guerra italo turca, Gabriele M., *La Marina nella guerra italo-turca – il potere marino strumento militare e politico (1911-1912)*, Roma, USMM, 1998. Si veda anche il più recente lavoro di Buchet e Poggi, *Il contributo della Regia Marina nella guerra del 1911-1912 contro l'Impero Ottomano*, USMM, Roma, 2011.

<sup>117</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana e l'Adriatico, il potere marino in un teatro ristretto*, Roma, USMM, 1998 p. 35, e Giorgerini G., *Da Matapan*, cit., p. 67; Donolo L., *Storia della Dottrina*, cit., p. 247.

<sup>118</sup> Come ricorda il Gabriele: «vi si nota che per molto tempo l'Ammiragliato, nel decidere la propria politica in Mediterraneo, era partito dal presupposto che gli interessi britannici (commercio nel Mar Nero, del Levante e dell'Egitto; rotta del Canale di Suez per l'Oriente) esigevano che nessuna forte potenza navale occupasse in permanenza un punto suscettibile di divenire una base ad est di Malta. Nelle Sporadi meridionali, se fossero rimaste a regime sotto controllo italiano, detta eventualità avrebbe potuto verificarsi ... Nelle condizioni del passato, sarebbe stato agevole bilanciare questi pericoli mobilitando le forze navali britanniche del Mediterraneo, ma nel presente, dovendosi per ragioni di sicurezza concentrare con tutta la flotta nel Mar del Nord, "la situazione sarebbe assai aggravata dallo stabilirsi nell'Egeo di una stazione navale ostile [come riporta il documento dell'Ammiragliato su citato n.d.r.] ... Per le considerazioni sopra esposte si può affermare con sicurezza che il possesso da parte italiana di basi navali del Mare Egeo minaccerebbe la nostra posizione in Egitto, ci farebbe perdere il controllo del commercio del Mar Nero e del Levante e in caso di guerra esporrebbe le nostre rotte per l'Oriente attraverso il Canale di Suez alle operazioni dell'Italia e dei suoi alleati"». Cfr. Gabriele M., *Origini e trattative e aspetti della Convenzione Navale Italo-Franco-Britannica del 10 maggio 1915*, In «Bollettino dell'Archivio Storico della Marina Militare», marzo 2008, Roma, p. 19.

Se da un lato l'annessione di questi territori rafforzava la posizione politico-economica italiana nel Mediterraneo, aprendo scenari commerciali interessantissimi<sup>119</sup>, dall'altro complicava i compiti della Marina, non strutturata per queste nuove incombenze.

Infatti il fronte marino, già vasto, aumentò considerevolmente accrescendo il compito della Regia Marina che ora, oltre a doversi preoccupare della difesa delle coste nazionali, doveva impegnarsi nella protezione e nel rifornimento di questi nuovi possedimenti. Scrive Donolo:

«Peraltro, le nuove conquiste territoriali facevano intravedere nuovi impegni navali gravosi, per sostenere i quali sarebbero state necessarie una dimensione ed una potenza più adeguate di quelle di cui disponeva la Regia Marina, soprattutto se si fosse dovuto immaginare uno scontro futuro con francesi ed inglesi»<sup>120</sup>.

Per cui le grandi capacità operative ed organizzative dimostrate dalla Marina italiana durante la guerra italo-turca, che fecero tanta impressione nell'opinione pubblica mondiale, tanto da far rientrare l'Italia nel novero delle grandi potenze<sup>121</sup> ed attrarre a sé importanti partner commerciali come gli Stati Uniti, ora divenivano elementi d'imbarazzo a causa della necessità italiana di dotarsi di un apparato navale più moderno e corrispondente alle nuove necessità<sup>122</sup>. A ciò bisognerà poi aggiungere una delle preoccupazioni "regina" della nostra marina: il dominio dell'Adriatico, da sempre vero cruccio della forza navale italiana.

---

<sup>119</sup> Scrive Cernuschi: «Gli americani erano i partner ideali per le imprese italiane. Sufficientemente lontani da non causare problemi immediati e ricchi sia in termini di capitali sia di tecnologie. A loro volta gli statunitensi erano in cerca di una contropartita mediterranea abbastanza evoluta da tornare loro utile, ma anche di taglia tale da non avanzare pretese eccessive. Dopo aver puntato, all'inizio, sull'Austria-Ungheria gli americani decisero nel 1912, dopo la prova di efficienza evidenziata nel corso del recentissimo conflitto tra l'Italia e Turchia, di spostare la sede delle proprie maggiori imprese in Europa, a partire dalla Standard Oil Company, da Trieste a Venezia salvo passare, subito dopo, a Genova» in *Navi e quattrini – L'economia e la Marina Militare italiana fino al XXI secolo*, in edibus, Vicenza, 2013, p. 148.

<sup>120</sup> Cfr. Donolo L., *Storia della Dottrina*, cit., p. 250.

<sup>121</sup> Scrive il Cernigoi: «Il pericolo fu subito grande. L'Italia che era uscita dalla guerra di Libia era una potenza che faceva timore ... La Marina italiana in quella guerra aveva lasciato interdetti molti osservatori per le sue qualità belliche. Quella che fino ad alcuni anni prima della guerra italo-turca era considerata una potenza navale secondaria aveva fatto passi da gigante, e i giudizi su di essa erano notevolmente cambiati. Soprattutto dopo l'azione dei Dardanelli e i blocchi della costa turca», Cernigoi A., *Cooperazione fra eserciti e flotte nella prima guerra mondiale*, in «Bollettino dell'Archivio Storico della Marina Militare», dicembre 2009, p. 86.

<sup>122</sup> Si veda Rapalino P., *Dalle Alpi all'alto mare – il ruolo della Marina Militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, in edibus, Vicenza, 2014, p. 112. Dove, nella stessa pagina, possiamo leggere inoltre «Ma i tempi stavano cambiando e lo strumento navale italiano, inteso come insieme di uomini e mezzi, stava invecchiando: non sarebbe stato più capace di ripetere gli stessi risultati raggiunti contro l'Impero Ottomano nei futuri conflitti mondiali, dove anche le potenze marittime di più antica tradizione come la Gran Bretagna e la Francia, incontrarono una serie di difficoltà a tenersi al passo con i tempi. Proprio nei confronti della Turchia, soltanto tre anni dopo, le grandi potenze subirono uno dei più grandi scacchi della storia militare con il disastro di Gallipoli».

Tale “imbarazzo” era dovuto non solo alla “quantità” del naviglio ma anche alla “qualità” dello stesso, dato che buona parte di questo già destinato alla demolizione fu richiamato in servizio a causa della guerra con la Sublime Porta.

Questo mutamento di situazione fu talmente preoccupante da spingere l’allora Capo di Stato Maggiore della Marina, Paolo Thaon de Revel, nell’aprile del 1913, a scrivere un promemoria, dove indicava con lucidità e chiarezza le diversità tra politica estera nazionale e le reali condizioni ed esigenze della Marina. Il promemoria concludeva con la giusta osservazione secondo la quale occorreva o cambiare la Marina adeguandola alla politica o cambiare la politica adeguandola alla Marina<sup>123</sup>:

«... la nostra posizione marittima nel concerto della Triplice alleanza pecca gravemente per due ragioni: o per una grande lacuna nell’apprestamento navale nostro o per un grande malinteso. La prima non si colma che rafforzando d’urgenza la flotta, la seconda non si rimedia se non cambiando la politica ... Sorge ... spontanea la domanda se ... sia la politica nostra che non è in armonia con il nostro apparecchio militare marittimo, o se sia quest’ultimo discorde dalla politica nostra, ed incapace perciò di assumersi tutti quegli obblighi vitali e supremi di cui il Paese, nella sua inconscia fiducia, ama immaginare investita la propria potentissima Marina ... ( quindi ) o cambiare la Marina, mettendola in relazione con la politica; o cambiare la politica, mettendola in relazione della Marina»<sup>124</sup>.

La natura difensiva della Triplice Alleanza fece in modo da consentire all’Italia di dichiarare la propria neutralità.

A tale proposito è fondamentale ricordare come la neutralità italiana salvò Parigi dalla catastrofe militare. Infatti, il non intervento in guerra dell’Italia non solo non aprì un nuovo fronte terrestre con la Francia, ma consentì, di fatto, la libertà di movimento della marina francese nel Mediterraneo, che, contrastata solo da due incrociatori tedeschi, fu in grado di trasportare l’Armata d’Africa dalle coste del Marocco al territorio nazionale, arrestando così l’avanzata tedesca sulla Marna<sup>125</sup>.

«La comunicazione della neutralità italiana, il 3 agosto, fu accolta “con manifesta emozione” dalla Presidenza del governo francese; il Presidente della Repubblica Viviani “ringraziò commosso ... [ed] espresse a nome della Francia sensi viva riconoscenza”, aggiungendo che “non sarà mai

---

<sup>123</sup> Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni Ministro della Marina (1874-1955)*, USMM, Roma, 2004, p. 33; Donolo L., *Storia della Dottrina*, cit., p. 248; cfr. Gabriele M., *Le Convenzioni Navali della Triplice*, USMM, Roma, 1969, pp. 285-413.

<sup>124</sup> Cfr. GIORGERINI G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 69.

<sup>125</sup> Cfr. Rapalino P., *Dalle Alpi all’alto mare* cit., p. 128 e si veda anche H. Lore, *La guerra sul mare 1914-1918*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma, 1930, p. 5.

dimenticato atteggiamento preso dalla Nazione sorella nel momento che il Paese sta attraversando“»<sup>126</sup>.

I benefici navali della non belligeranza italiana furono ben maggiori. Con esso, infatti, la *Royal Navy* poté disporre liberamente del naviglio assegnato alla *Mediterranean Fleet* senza esporre a grossi rischi le linee commerciali e di comunicazione nel Mare Nostrum vista l'impossibilità della *Imperial-Regia Marina* austriaca di scontrarsi da sola contro la flotta francese di stanza a Malta<sup>127</sup>. In pratica il non intervento della Regia Marina lasciava la *Marina Nationale* padrona del Mediterraneo, ma non dell'Adriatico, mentre consentiva contemporaneamente alla *Royal Navy* di concentrare il miglior naviglio disponibile nel Mar del Nord per effettuare quel blocco a distanza sulla flotta tedesca che porterà al collasso economico ed industriale della Germania guglielmina<sup>128</sup>.

Non trascurabile fu anche la pressione esercitata dalla Marina che riteneva decisamente difficile garantire i trasporti e le comunicazioni nel Mediterraneo dovendosi confrontare contro due delle più formidabili marine del mondo, quella inglese e quella francese, che per di più possedevano eccezionali basi navali che garantivano loro il pieno controllo del Mediterraneo orientale ed occidentale<sup>129</sup>. Inoltre i rapporti tra la Marina italiana e quella austriaca non erano certo improntati sulla reciproca fiducia e sul reciproco rispetto<sup>130</sup>.

---

<sup>126</sup> Cfr. Gabriele M., *Le Convenzioni Navali della Triplice*, cit., p. 25.

<sup>127</sup> È interessante riportare ciò che scrive Gabriele: «il 18 marzo ... Winston Churchill, Primo Lord dell'Ammiragliato, aveva tenuto un discorso in Parlamento nel quale aveva affermato che la superiorità navale nel Mar del Nord era vitale per la difesa del territorio nazionale. Per averne la certezza dinnanzi alla crescente minaccia navale tedesca la Royal Navy doveva concentrarvi le sue forze migliori, richiamandole da altre dislocazioni e questo significava la riduzione della Squadra del Mediterraneo e il trasferimento della sua base principale d'appoggio da Malta a Gibilterra. È difficile esagerare l'impatto di una tale decisione in Gran Bretagna, dinanzi alla prospettiva che per difendere la madrepatria la Marina abbandonasse una politica secolare del Mediterraneo che era stata puntello della potenza e della sicurezza inglese». Cfr. *ibidem*, p. 17. In *DDI*, 5, II, doc. 31.

<sup>128</sup> Il blocco navale operato dagli inglesi dette i frutti sperati: in breve tempo la penuria di fertilizzanti causò la drastica diminuzione dei raccolti e l'industria tedesca si vide costretta nel '17 a produrre un terzo in meno della produzione dell'anteguerra a causa della mancanza di materie prime. Si veda Gabriele M., *Il Potere Marittimo nella Prima e nella Seconda Guerra Mondiale*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare», Roma, Supplemento settembre 1995, p. 40.

<sup>129</sup> «Allo scoppio della Grande Guerra, se l'Italia si fosse schierata al fianco di Austria e Germania avrebbe effettuato un vero e proprio suicidio: una eventuale vittoria contro la Triplice avrebbe comportato un deciso rafforzamento dell'Austria sul mare, tale da estromettere irrimediabilmente l'Italia dall'Adriatico. Anche se l'Austria fosse stata sconfitta e l'Italia fosse restata neutrale, le potenze della Triplice non avrebbero certamente "regalato" il dominio dell'Adriatico all'Italia. L'Italia doveva assolutamente rischiare il tutto per tutto, doveva entrare in guerra contro l'Austria-Ungheria nella speranza di batterla. Solo in questo caso avrebbe avuto le carte in regola per "pretendere" che gli fosse riconosciuto il dominio dell'Adriatico». Cfr. Turrini A., *Origini della Grande Guerra*, cit., p. 117.

<sup>130</sup> I rapporti tra le due Marine tripliciste ormai da anni erano caratterizzati da sentimenti di rivalità e sospetto. Sin dalla fine del 1800 l'Impero austro-ungarico dette forte impulso sia alla marina militare che a quella mercantile. Ma le caratteristiche tecniche della nuova flotta austriaca indicavano con chiarezza l'intento politico di Vienna. Le nuove navi di linea austriache, avevano un'autonomia e una velocità inferiore a quelle italiane mantenendo però una buona protezione e buone artiglierie. Quindi navi più piccole e meno veloci ma molto ben protette e con buoni cannoni poco adatte per concorrere con la flotta italiana alla guerra nel

Un ruolo di grande importanza sarebbe stato svolto dal servizio aeronautico al quale sarebbe toccato non solo il compito dell'esplorazione aerea, ma anche, una volta dotato degli strumenti necessari, di svolgere compiti offensivi<sup>131</sup>.

A questo riguardo è importante sottolineare come la Regia Marina italiana, se pur con mezzi molto limitati, fu la prima al mondo a condurre studi sul lancio di siluri. L'idrovolante in questione era il Pateras-Pescara-Giudoni, progettato dal marchese Raul Pateras-Pescara e costruito dall'ufficiale Guidoni nell'Arsenale di Venezia, su incarico della Marina. Tale rudimentale idrovolante aveva un'apertura alare di 22 metri e montava due motori francesi della Gnôme da 200 cavalli. Così il 26 febbraio del 1914 Guidoni portò in volo "l'idrosiluratore" e lanciò un simulacro di siluro dal peso di 375 Kg<sup>132</sup>. Ricorderà lo stesso Guidoni nelle sue memorie:

«Fu questo il primo lancio mai tentato ed eseguito, ed ebbi ad accorgermene quando, giunto negli Stati Uniti, mi vidi promosso all'onore di essere il primo idrosiluratore del mondo, come, con l'entusiasmo così facile degli americani, mi si chiamò sulle riviste e sui giornali»<sup>133</sup>.

Tornando al promemoria di Revel, questo si fondava sulla profonda convinzione che la guerra futura avrebbe visto il largo impiego dei nuovi mezzi siluranti, di mine e della aeronautica che si stava sviluppando velocemente in tutte le più importanti marine del mondo, ridimensionando, di fatto, il ruolo delle corazzate, una volta ritenute le vere regine degli oceani. In questa direzione egli sviluppò, con grande intensità, la sua opera di Capo di Stato Maggiore sin dai primissimi giorni del 1913 del suo nuovo incarico. Infatti si adoperò non poco al fine di portare la flotta sommergibilistica italiana da 12 a 36 battelli<sup>134</sup>, bloccando addirittura qualche tempo dopo la costruzione delle nuove corazzate monocalibro italiane della classe *Caracciolo*<sup>135</sup>, per destinare quei preziosissimi fondi alla costruzione

---

Mediterraneo contro la Marina francese, ma perfette per dominare l'Adriatico dal versante orientale. Quanto detto non sfuggì allo Stato Maggiore della Marina italiana che già nel 1908 sintetizzò le proprie preoccupazioni in un promemoria redatto per la Commissione Suprema dove, con grande lungimiranza, si anticipava la linea strategica che avrebbe adottato l'Austria in un conflitto contro l'Italia. Essa utilizzando le particolarità difensive della propria costa avrebbe tenuto la flotta da battaglia in porto pronta ad uscire mentre avrebbe assegnato alla flotta di naviglio sottile e silurante il compito di inibire i trasporti ed i rifornimenti tramite rapide azioni. Per questi motivi il documento suggeriva: «In base a questi fatti principi sembra che si possa ritenere che una flotta operante al largo sia equipollente ad una flotta che si trovi in acque sicure, quando la prima abbia una potenza doppia di quella della seconda». Cfr., Turrini A., *Origini della Grande Guerra*, cit., pp. 115-116.

<sup>131</sup> Ferrante E., *La Grande Guerra in Adriatico*, USMM, Roma, 1987, p.31.

<sup>132</sup> Sull'argomento si veda De Risio C., *L'Aviazione di Marina*, Roma, USMM, 1995, pp. 27-29.

<sup>133</sup> Cfr. Galuppini G., *La Forza Aerea della Regia Marina*, Roma, USMM, 2010, p. 32.

<sup>134</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 71.

<sup>135</sup> Delle quattro corazzate di cui Revel interruppe la costruzione ossia la *Colombo*, *Colonna*, *Morosini* e *Caracciolo* solo di quest'ultima, a guerra ormai finita, ne fu terminato lo scafo. Nonostante non fosse completata come nave da battaglia, lo scafo giocò ancora un ruolo, partecipando sia pur indirettamente, al feroce scontro tra chi voleva le navi portaerei nella marina e chi riteneva questo tipo di naviglio inutile. Infatti gli ingegneri dell'Ansaldo trasformarono il progetto della *Caracciolo* nave da battaglia in nave portaerei come fecero gli americani con la *Lexington* e la *Saratoga*. Si veda di Rastelli A., *La portaerei italiana, cento anni di*

di mine, di cacciatorpediniere e naviglio silurante di cui la flotta italiana era poco provvista. Per ciò che concerne l'uso e l'impiego delle mine marittime, il Capo di Stato Maggiore, resosi conto della loro capacità di sbarrare le rotte del mare, ne chiese la disponibilità di almeno 5000 unità. In realtà, a quel tempo, tali ordigni in nostro possesso erano all'incirca 3000. Si calcola che nel corso del conflitto ne siano state adoperate oltre 12.000.<sup>136</sup>

È importante ricordare che la guerra russo-giapponese si esaurì con la battaglia risolutiva di Tsushima<sup>137</sup> la quale, in pratica, aveva confermato, in buona parte, le teorie mahaniane. Se è pur vero che alcune considerazioni generali, fatte da Mahan, sui fattori che influenzano il potere marittimo di una nazione sono tutt'oggi valide (come: la posizione geografica; la conformazione fisica; l'estensione del territorio; l'entità e il carattere della popolazione ed infine le caratteristiche del governo)<sup>138</sup> è anche vero che molte delle sue teorie sull'impiego e sulla costruzione di una flotta per l'esercizio del *Sea Power* erano inevitabilmente legate alla tecnologia del tempo e alla monodimensionalità del mare.

Una "monodimensionalità", destinata a scomparire rapidamente o, per meglio dire, ad essere trasformata in "tridimensionalità" dall'uso e dall'impiego del sommergibile e del mezzo aereo, che di fatto trasformarono il "nuovo" spazio marino in una realtà a tre dimensioni: sottomarino, di superficie ed aereo. Di qui anche il principio, per il quale si prediligeva la costruzione di sole navi di linea<sup>139</sup> a scapito di altro naviglio, dimostrava la sua totale inadeguatezza non solo ai tempi, ma anche nei confronti dei nuovi sistemi d'arma. Lezione questa che la Royal Navy imparerà a sue spese nei primi mesi di guerra, quando il 22 settembre una squadra navale composta da tre incrociatori corazzati l'*Aboukir*, *Cressey* e *Houge*, senza scorta antisommergibile, in pattugliamento nel Mar del Nord fu colata a picco dal solo sommergibile tedesco *U9*<sup>140</sup>.

Anche la Marine Nationale pagherà a caro prezzo l'impreparazione alla nuova guerra in mare e all'offesa subacquea. L'operazione della marina francese del 16 agosto del '14, al largo delle Bocche di Cattaro, comportò l'affondamento del vecchio incrociatore protetto austriaco *Zenta*, mentre il cacciatorpediniere *Ulan* riusciva a riparare in porto, dopo quasi un'ora di tiro "disordinato e confuso", ma tale vittoria costò non poco alla forza navale francese. Infatti, il giorno dopo, la nave da battaglia *Justice* speronò la gemella *Republique*, i cacciatorpedinieri *Mangini* e *Renaudin* accusarono

---

*dibattiti e progetti*, Milano, Mursia, 2001 pp. 49-51. Sempre sull'argomento Bagnasco E., *Una portaerei mancata, la "Francesco Caracciolo"*, in «Rivista Marittima», maggio 1991.

<sup>136</sup> Si veda Nassigh R., *La Marina Italiana e l'Adriatico*, p. 67. Cfr. *La Marina italiana nella Guerra Mondiale 1915-1918 dati statistici*, Roma, Ufficio Storico Regia Marina, 1926, p. 14.

<sup>137</sup> Sulla battaglia di Tsushima Cappelli L., *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, 1934, pp. 147-167; Fioravanzo G., *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, USMM, 1973, pp. 177-181; Santoni A., *Storia e Politica navale*, cit., pp. 47-59; *La Battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985.

<sup>138</sup> Papili F., *Il Potere Marittimo*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare», I, settembre 1987, pp. 97-99.

<sup>139</sup> Rapalino P., *Dalle Alpi all'alto mare*, cit., pp. 126-127.

<sup>140</sup> *Ibidem* p. 125.

avarie alle caldaie, mentre, sempre il 17 agosto, il cacciatorpediniere *Fantassin* speronò il gemello *Cavalier*, rendendo quest'ultimo inutilizzabile a scopi militari<sup>141</sup>.

A Parigi, il 10 maggio 1915 veniva firmata la convenzione navale con gli anglo-francesi che stabilì, se pur con non poche resistenze da parte dei rappresentanti navali francesi<sup>142</sup> e britannici, il "comando unico italiano" in Adriatico<sup>143</sup>.

La situazione generale fu tale da spingere Thaon de Revel a confessare al re Vittorio Emanuele: «Sire, io devo combattere e guardarmi dagli austriaci, dagli alleati e dagli ammiragli italiani. Vi assicuro che i primi mi danno molto meno da fare che gli altri due»<sup>144</sup>.

Le vicende della guerra navale durante i mesi della neutralità italiana confermarono in toto la bontà del pensiero reveliano. Anche le potenti corazzate inglesi furono relegate a svolgere un ruolo preminentemente di *fleet in being*, effettuando, per lo più, il controllo a distanza della flotta tedesca nel porto di Scapa Flow. I sommergibili continuavano a mietere le proprie vittime sia nei mari che negli oceani<sup>145</sup>, riducendo al minimo l'operatività delle navi da battaglia, ritenute un tempo le punte di diamante di ogni marina. La guerra così condotta si sarebbe decisa sul versante terrestre dove le truppe si sarebbero confrontate in un logorante scontro di trincee<sup>146</sup>.

Thaon di Revel era ben consapevole che, con l'avvento dell'arma subacquea, anche ottenendo una vittoria tra navi di linea, non si sarebbe ottenuto il totale "dominio del Mare". Infatti, quest'ultimo, con il vasto impiego del sommergibile non sarebbe più stato definitivo ma solo temporaneo<sup>147</sup>.

Tutto ciò non diminuì l'importanza dell'azione navale, anzi ad essa era affidato il vitale compito di trasportare quelle materie prime ormai indispensabili per la conduzione di questa "nuova" guerra, e

---

<sup>141</sup> Cernuschi E., *Battaglie Sconosciute* cit., pp. 43-44.

<sup>142</sup> Anche i rapporti con la Marina francese non erano proprio improntati alla cordialità, infatti l'ammiraglio Augustin Boué Lapeyrère fu persona a dir poco sgradevole per il disprezzo che dimostrò per l'Italia. Parrebbe, come ci ricorda Ferrante, che alla fine di una esercitazione navale avesse fatto trasportare da una corazzata all'altra un gruppo di persone raffigurante un legionario romano incatenato con la scritta "Vae Victis". Detto ammiraglio, poco prima lo scoppio della guerra, si vantò, in una conferenza per l'*Ecole Supérieure de Marine*, di come avrebbe distrutto senza indugio la flotta italiana per poi passare a quella austriaca, conquistando nel frattempo anche Cattaro. In Ferrante E., *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918*, «Bollettino dell'Ufficio Storico Marina Militare», giugno 2008, p. 74.

<sup>143</sup> Cfr. *Ibidem*, p. 67 dove si può leggere «Il Comandante in capo dell'Armata navale italiana avrà l'iniziativa e la direzione completa delle operazioni che saranno eseguite nell'Adriatico dalla flotta alleata ... fino a quando vi saranno forze navali nemiche in Adriatico».

<sup>144</sup> Ferrante E., *Le scénario adriatique*, cit., p. 57; Cfr., Ferrante E., *Le operazioni navali in Adriatico*, cit., p. 98; Speroni G., *Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Rusconi 1991, p. 182.

<sup>145</sup> «L'arma sottomarina ha portato nella guerra marittima uno sconvolgimento certamente superiore a quello che abbia portato nella guerra terrestre l'arma aerea; ... Necessita convenire che i sottomarini austro-tedeschi hanno impedito e impediranno alle flotte preponderanti avversarie di raggiungere il completo dominio del mare. Dominare il mare non significa solo impedire all'avversario di navigare, significa anche acquistare la capacità di liberamente navigare. Ora le flotte dell'Intesa sono bensì riuscite a spezzare il mare dai galleggiamenti nemici, ma non sono riuscite a rendere sicuro il mare a sé stesse ed alle proprie Marine». Cfr. Douhet G., *Scritti inediti*, Firenze, Scuola di Guerra Aerea, 1951, p. 155; Botti F., *La Strategia Marittima negli anni venti*, Roma, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare», settembre, 1988, p. 243.

<sup>146</sup> Rapalino P., *Dalle Alpi all'alto mare*, cit., p. 141.

<sup>147</sup> Bernotti R., *La Guerra Marittima*, Firenze, Editori Carpigiani & Zipoli, 1923, pp. 213-223.

al contempo, impedire al nemico i rifornimenti necessari per il proprio approvvigionamento. Scrive il Botti:

«Nel campo strategico e logistico, la prima guerra mondiale ha segnato una svolta ... Essa è stata, fondamentalmente, una guerra di logoramento e di materiali ... Da ambedue le parti e sia in terra sia in mare, si finisce ben presto con il rinunciare al mito della guerra breve e al suo corollario, la grande battaglia decisiva. Si cerca, invece, di affamare o bombardare dall'alto le popolazioni ... e di aver ragione dello avversario soprattutto mettendo in campo più uomini, cannoni, navi e mercantili; in tal modo, la strategia abdica al suo ruolo e si trasforma in computisteria. Tutto ciò fa assumere un grande ruolo, che mai aveva avuto prima, ai rifornimenti via mare e quindi al dominio del mare»<sup>148</sup>.

Ma la teoria "dei rischi equivalenti ai vantaggi" ideata dal futuro Duca del Mare non rispondeva sola alla consapevolezza che «la guerra potrà essere lunga, che per il suo carattere completamente mutato è indispensabile serbare le maggiori unità per contrapporle al momento opportuno a quelle dell'avversario»<sup>149</sup>, ma anche alla necessità politiche, in quanto la flotta è un elemento fondamentale per esercitare un forte peso politico durante le future trattative di pace.

In specie, quest'ultima preoccupazione viene espressa con forza dall'ammiraglio nel documento intitolato "Promemoria circa le trattative in corso per una convenzione militare navale con la Marina inglese e la Marina francese" destinato al ministro degli Esteri Sonnino il 5 maggio 1915, al re e al ministro della Marina l'ammiraglio Viale. Tali "difficili" trattative erano in corso a Parigi e il nostro Capo di Stato Maggiore doveva registrare un atteggiamento poco collaborativo da parte dei francesi e dei britannici, i quali erano reticenti non solo a riconoscere il comando unico italiano in Adriatico, ma erano anche riluttanti a cedere ad esso le quote indispensabili di naviglio combattente per la conduzione della guerra navale nel su citato mare. Nel caso che tali richieste non fossero soddisfatte la flotta italiana si sarebbe trovata da sola ad affrontare quella austro-ungarica ed in un eventuale scontro con quest'ultima:

«Se pure noi riusciremo vittoriosi subiremo perdite gravissime. Nella migliore ipotesi per noi conseguiremo bensì il dominio dell'Adriatico ma dopo ci troveremo quasi senza Flotta: ciò non avrebbe grande importanza per ulteriore andamento delle operazioni militari in terra e in mare purché – s'intende – riuscissimo a distruggere completamente la flotta austriaca; ma avrà in seguito grandissima importanza politica, perché – a prescindere dall'Inghilterra con la quale non potremo mai competere in mare – la Francia avrà una superiorità marittima schiacciante, e la farà certo valere

---

<sup>148</sup> Cfr. Botti F., *La Strategia Marittima*, cit., p. 241.

<sup>149</sup> Cfr. AA.VV., *La Marina italiana nella Grande Guerra*, vol. II, Firenze, Vallecchi, 1936, p. 187. Rapalino P., *Dalle Alpi all'alto mare*, cit., p. 143.



a vantaggio dei suoi interessi e contrariamente ai nostri, quando si discuterà il nuovo assetto politico: ci troveremo anche male di fronte alla Grecia, se questa riuscirà a conservare intatta la sua flotta»<sup>150</sup>.

In un momento di grande sviluppo tecnologico la Marina italiana, se pur con grosse difficoltà e titubanze, riuscì a bene interpretare le trasformazioni che queste novità ebbero nel campo della strategia navale. L'avvento del sommergibile ed il suo vasto impiego, in concomitanza con l'utilizzo della mina e del più *pesante dell'aria* avevano rivoluzionato profondamente l'interpretazione del "potere navale" tradizionalmente legato alla visione monodimensionale del mare delle teorie mahaniane. Da questo momento storico in poi l'esercizio del "dominio del mare" non sarà più una condizione permanente ma solo temporanea.

Con l'avvento dell'era industriale fu chiara la necessità, da parte delle potenze mondiali, di possedere la libertà di navigazione e di commercio marittimo per rifornire continuamente quel comparto industriale indispensabile per la conduzione della nuova guerra. Come affermò l'ufficiale di marina tedesca Von Has:

«il popolo tedesco riconosce adesso con chiarezza sempre crescente che nella prima guerra mondiale vi era per noi un solo obiettivo, che una volta raggiunto ci avrebbe dato la vittoria finale, ma se non si arrivava a conquistarlo, nonostante tutti i successi parziali conseguiti, avrebbe significato per noi la perdita della guerra. Questo obiettivo era l'abbattimento del dominio del mare posseduto dal nemico ... Tutti i nostri combattimenti, tanto quelli sul mare quanto quelli sulla terra, avrebbero dovuto mirare, in ultima analisi, alla distruzione della potenza marittima inglese»<sup>151</sup>.

Da qui il "potere navale" assume aspetti nuovi rivestendo un ruolo da assoluto protagonista mai avuto prima nella storia: «Il Mare era la vita e il potere attraverso di esso viaggiavano i beni che arricchivano le nazioni, era la linfa (vitale n.d.a.) della crescita sociale ed economica»<sup>152</sup>. Questo principio è ancor più valido se lo si riferisce alla trasformazione della guerra che da rapida diviene di logoramento e di mezzi, o, come la ha definita il Botti, una guerra di "computisteria".

«Dunque, si sosteneva, non si cercherà più solo di ferire od uccidere coloro che scenderanno in campo, ma la guerra prenderà di mira le sorgenti attraverso le quali si alimenta la nazione. Da ciò sembrava scaturire l'enorme importanza delle marine, più adatte degli eserciti a sostenere una guerra con importanti aspetti industriali ed economici perché capaci di muoversi più rapidamente e

---

<sup>150</sup> Cfr. Gabriele M., *Origini e trattative e aspetti*, cit., pp. 33-34; Le Moal F., *La France et l'Italie dans les Balkans 1914-1919. Le contentieux adriatique*, Paris, L'Harmattan, 2006.

<sup>151</sup> Von Hase G., *La vittoria tedesca allo Skagerrak*, Roma, Provv. Gen. Dello Stato, 1927, p. 14; Botti F., *La strategia marittima*, cit., p. 242.

<sup>152</sup> Cernigoi E., *Cooperazione fra eserciti e flotte*, cit., p. 71.

di avere un campo operativo più vasto. Sotto l'azione delle flotte tutte le coste avversarie potevano diventare frontiere da attaccare o da difendere. Non solo quindi tutte le ricchezze disposte lungo la costa entro la gittata dei cannoni navali erano in pericolo, ma anche i traffici mercantili sarebbero stati intercettati e distrutti con danni gravissimi per l'economia e per il sostentamento dello sforzo bellico»<sup>153</sup>.

La Grande Guerra, nella sua tragicità, aveva confermato non solo che *La storia mondiale è la storia della lotta tra le potenze Marittime e quelle Terrestri* (come ebbe a sostenere Carl Schmitt), ma anche la supremazia del blocco navale su quello continentale. Un postulato che neanche il genio militare di Napoleone riuscì a cambiare, quando oppose il fallimentare blocco continentale francese a quello navale inglese. Con il Primo Conflitto Mondiale la guerra non fu più fatta di solo coraggio, ma essa fu una guerra di mezzi, di rifornimenti e di PIL, dove la talassocrazia confermò il proprio primato sulla tellurocrazia.

Oltre ad un nemico dichiarato, la Marina si dovette guardare da altri pericoli egualmente insidiosi e spesso interni. Di non secondaria importanza era la tradizionale visione della politica estera nazionale che vedeva nei soli confini territoriali alpini il luogo dove esercitare le proprie pressioni e la propria azione, non comprendendo che con le nuove trasformazioni tecnologiche e le nuove necessità politiche ed industriali ogni singolo chilometro nella vasta costa italiana era divenuto un confine a sé. Tale *défaillance* è determinata probabilmente dal carattere assunto da tempo dalla politica estera italiana, legata ed ancorata, com'era, alla monolitica visione dei due confini terrestri: orientali (Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige e l'Istria) o occidentali (Alta Savoia, Nizza, Corsica). Poco o quasi nulla viene ricordato del grande ruolo svolto dalla Regia Marina italiana durante quei drammatici giorni<sup>154</sup>. Questa preminenza terrestre della politica estera italiana perdurerà, nella sostanza, anche nel ventennio successivo alla Grande Guerra, nonostante le altisonanti dichiarazioni su di un'Italia vista come potenza navale dell'allora Capo del Governo Benito Mussolini<sup>155</sup>.

Il nuovo scenario internazionale che si andava delineando rappresentava un motivo di grande preoccupazione per i vertici della marina. Infatti una volta sconfitto il pericolo ad oriente rappresentato dall'Imperial-Regia Marina, i vertici della Marina italiana erano consapevoli che l'alleanza con le potenze dell'Intesa rappresentava solo una breve interruzione dei contrasti italo-francesi per l'influenza nel Mediterraneo. Tali contrasti emersero con chiarezza durante le trattative per le convenzioni navali, dove i francesi cercarono continuamente di sottrarre la direzione delle

---

<sup>153</sup> Donolo L., *Storia della Dottrina*, cit., p. 253.

<sup>154</sup> Turrini A., *Origini della Grande Guerra*, cit., p. 107.

<sup>155</sup> Già alla fine del 1919, Mussolini, condusse tramite il giornale «Popolo d'Italia», da lui diretto, una campagna a favore del potenziamento della marina. Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, p. 94. Questa fu solo una delle tante dichiarazioni giornalistiche di Mussolini in favore di una "forte" Marina Militare, ma a tale dichiarazioni non fecero seguito gli stanziamenti economici necessari.

operazioni navali agli italiani nell'Adriatico, avendo già ottenuto la direzione delle operazioni navali nel Mediterraneo, che si tradusse però, in un sostanziale mancato impiego della *Marine Nationale*.

Quindi, il fallimento delle conferenze dell'Aja ed il clima d'incertezze e di paura internazionale, per il quale l'unica garanzia possibile da una eventuale aggressione straniera era il riarmarsi, avevano causato una vera e propria corsa agli armamenti nei primi quindici anni del 900. Ad inizio secolo le maggiori flotte navali erano sostanzialmente tre: quella inglese, quella francese e quella russa. Quest'ultima dopo la guerra russo-giapponese fu drasticamente ridimensionata scivolando rovinosamente nella classifica delle potenze navali anche per la manifestata dimostrazione di disorganizzazione ed incapacità di operare in grandi formazioni.

Un'altra accelerazione alle costruzioni navali fu causata dalla realizzazione della Dreadnought<sup>156</sup>, una super-corazzata monocalibro che rendeva, di fatto, vetuste e poco efficienti le navi da battaglia fin lì costruite. Questa nuova nave consentì d'azzerare il divario tra la marina tedesca e quella inglese dando inizio ad una strepitosa gara alla costruzione di questa nuova nave da battaglia tra le due marine. Un altro elemento di eccezionale importanza, che ebbe notevole rilevanza nella corsa agli armamenti navali tra Kaiserliche Marine e Royal Navy, fu l'applicazione della *Teoria del Rischio* di von Tirpitz da parte del governo di Berlino. Questa prevedeva la costruzione di un'imponente flotta da battaglia o di *alto mare*. Secondo questa teoria la realizzazione di una tale flotta avrebbe scoraggiato l'Inghilterra a scendere in guerra contro la Germania guglielmina consentendole, così, di divenire una potenza mondiale poiché in un eventuale scontro navale le perdite inglesi sarebbero state talmente ingenti da farle perdere il *dominio dei mari*, ossia la base sulla quale era fondato l'Impero Britannico. L'Inghilterra, quindi, in un ipotetico scontro navale con la Germania avrebbe potuto anche vincere, ma questa vittoria si sarebbe dimostrata una vittoria di Pirro per le sue conseguenze rovinose. In realtà la teoria di Tirpitz ebbe il risultato opposto. L'Inghilterra visto il pericolo costituito dalla Kaiserliche Marine decise di incrementare notevolmente i fondi destinati alle costruzioni navali. Così queste due grandi potenze si sospinsero l'una con l'altra verso una sfrenata e rovinosa corsa alle costruzioni navali alla quale ben presto si unirono anche le altre potenze, ma con risultati infinitamente meno considerevoli dei due popoli sassoni. Infatti, la Germania scalò rapidamente la classifica delle potenze navali giungendo alla vigilia della Grande Guerra al secondo posto. Il seguente prospetto, relativo al confronto tra le due marine alla vigilia della guerra, consente di comprendere come tale corsa fu eccezionalmente agguerrita:

---

<sup>156</sup> Santoni A. *Storia e Politica Navale*, cit.

<i>Royal Navy</i>	<i>Nr.</i>	<i>Tonnellaggio Complessivo</i>	<i>Kaiserliche Marine</i>	<i>Nr.</i>	<i>Tonnellaggio Complessivo</i>
Dreadnoughts	22	475.130	Dreadnoughts	15	361.720
Dreadnoughts in costruzione	12	316.250	Dreadnoughts in costruzione	4	112.540
Incrociatori da Battaglia	9	187.800	Incrociatori da Battaglia	6	132.170
Incrociatori da Battaglia in costruzione:	1	28.000	Incrociatori da Battaglia in costruzione	2	56.000
<b>Totale</b>		<b>1.007.180</b>			<b>662.430</b>

Fonte: Churchill W.S., *Crisi Mondiale e Grande Guerra 1911-1922*, Milano, Mondadori, 1968, pp. 488-491.

A questa forza, già eccezionalmente consistente bisognava aggiungere il seguente naviglio militare:

<i>Tipi di Navi da Guerra</i>	<i>Royal Navy Pronte</i>	<i>Royal Navy in costruzione</i>	<i>Kaiserliche Marine Pronte</i>	<i>Kaiserliche Marine in costruzione</i>	<i>Totale per categoria Royal Navy</i>	<i>Totale per categoria Kaiserliche Marine</i>
Pre-Dreadnoughts	40	—	28	—	40	28
Incrociatori Corazzati	34	—	8	—	34	8
Incrociatori Leggeri ed Esploratori	81	20	40	7	101	47
Caccia Torpediniere e Torpediniere	274	26	187	24	300	211
Sommergibili	68	20	27	12	88	39

Fonte: Santoni A., *Storia e Politica Navale dell'Età Contemporanea*, Roma, USMM, p. 82.

In questo quadro non bisogna dimenticare che anche le marine delle altre potenze dettero vita a poderosi programmi navali. Infatti se la Francia manteneva ancora un ideale terzo posto nella classifica mondiale delle potenze navali con quasi 900.000 tonnellate di naviglio militare (*Marine Nationale* 899.915 tonnellate), gli Stati Uniti la seguivano quasi appaiate potendo contare sull'*U.S. Navy* con una forza navale di 894.000 tonnellate. Washington dalla presidenza di Theodore Roosevelt aveva, quindi, compreso bene che per giocare al tavolo delle grandi potenze mondiali si doveva dotare di uno strumento navale imponente e tecnologicamente moderno.

Questo assunto fu molto ben compreso anche in oriente dove da anni il Giappone investiva ingenti risorse nella ricerca tecnologica navale potendo contare anche sulla consulenza inglese, non sempre a buon mercato. Infatti la forza navale giapponese crebbe considerevolmente e progressivamente in

tutto il decennio che seguì la sfolgorante vittoria a Tsushima. Alla vigilia del primo conflitto mondiale la Marina Imperiale giapponese (*Dai-Nippon Teikoku Kaigun*) poteva contare su 700.000 tonnellate. Anche l'Italia non fu immune alla corsa agli armamenti navali anche se per diversi motivi come la necessità di controbilanciare i programmi navali francese ed austriaco. La *Regia Marina* poteva contare su di una forza navale di circa 500.000 tonnellate. Perfino Vienna non fu esente dal potenziare la sua marina. Infatti, anche l'antico Impero austriaco, situato nel cuore della vecchia Europa, plasmato dalla politica militare terrestre e privo di colonie d'oltremare, comprese l'importanza di dotarsi di una forza navale moderna. Molti furono gli sforzi economici indirizzati a questo scopo fin dai primissimi anni del 900. Difatti la Regia-Imperiale Marina austroungarica (*Kriegsmarine*) giunse allo scoppio della Grande Guerra con una forza complessiva di 372.000 tonnellate.

Con la fine della Prima Guerra Mondiale la classifica delle potenze navali cambiò radicalmente. Alla vigilia della Conferenza di Washington la situazione mondiale era la seguente:

Stati	Numero	In	Numero	In Servizio	Numero	Totale in
		Costruzione				Tonnellate
Stati Uniti	71	750.400	481	1.368.500	552	2.118.900
Impero Britannico	28	292.300	403	1.642.200	431	1.934.500
Giappone	35	342.900	187	733.900	222	1.076.800
Francia	4	2.400	131	446.800	135	449.200
Italia	17	18.000	125	333.200	142	351.200
Repubblica Socialista Sovietica <sup>157</sup>						Circa 400.000
Germania <sup>158</sup>						Versailles 115.000
Austria <sup>159</sup>		Soppressa				

Fonte: Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit. p. 49.

<sup>157</sup> La forza navale russa contava oltre le 400.000 tonnellate di naviglio militare, ma nel 1921 in Russia divampava ancora la guerra civile tra bolscevichi e russi bianchi. Comunque va ricordata la scarsa organizzazione ed efficienza della stessa che insieme all'arretratezza tecnologica facevano dell'apparato navale russo un concorrente poco temibile.

<sup>158</sup> La forza navale tedesca (ora denominata *Reichsmarine*) era limitata dal Trattato di Versailles che consentiva alla Germania di possedere una flotta di non oltre 115.000 tonnellate vietandole la costruzione sia di sommergibili che navi portaerei. Le corazzate della Repubblica di Weimar non potevano avere una stazza superiore alle 15.000 tonnellate.

<sup>159</sup> Versailles ridimensionò notevolmente l'Impero austro-ungarico, rendendo l'Austria una potenza regionale e le fu tolto lo sbocco al mare. Da questo momento in poi l'Austria non possiederà più una Marina Militare.

## **CAPITOLO SECONDO**

### **LA CONFERENZA DI WASHINGTON 1921-1922**

- 1. IL POTERE MARINO. LA RIDEFINIZIONE DEGLI EQUILIBRI NAVALI NEL PRIMO DOPOGUERRA E LE PACI DI PARIGI**
- 2. MARE LIBERUM TRA PACIFICO E MEDITERRANEO**
- 3. LE DELEGAZIONI A LAVORO: POTERE NAVALE E LE GRANDI POTENZE**

## **1. Il Potere Marino. La ridefinizione degli equilibri navali nel primo dopoguerra e le Paci di Parigi**

In molte città europee, mentre l'impronta lasciata nel fango dagli stivali tedeschi si doveva ancora asciugare, gli incendi continuavano a divampare; per le strade l'aria era ancora intrisa del fumo provocato dai bombardamenti delle artiglierie pesanti nemiche ed il persistente odore di polvere da sparo ristagnava nei prati e nei campi. Intere generazioni non sarebbero più tornate nelle officine e al tranquillo lavoro nei campi, la Grande Guerra aveva lasciato l'Europa orfana di molti suoi figli. Nondimeno in tutte le città del vecchio continente era vivo il desiderio di ritornare alla normalità, a quella spensieratezza, quella leggerezza o per meglio dire a quella *joie de vivre* tante volte immortalata nei dipinti impressionisti. Ma la *belle époque* non poteva che essere solo un bel ricordo. Il sole che splendeva ad inizio secolo alto e luminoso sulla vecchia Europa era tramontato per andare a rischiarare con i suoi raggi nuovi continenti e le nuove super-potenze emerse dalle ceneri della guerra.

Già da inizio secolo una serie di processi di trasformazione avevano prodotto una profonda metamorfosi della struttura sociale. Le innumerevoli innovazioni tecnologiche avevano cambiato in brevissimo tempo il commercio e l'economia che rapidamente si erano trasformate da continentali a mondiali, costringendo l'uomo e la sua percezione della vita ad una troppo repentina metamorfosi. A cavallo tra i due secoli, l'essere umano era riuscito nell'impresa che per millenni aveva fatto sognare studiosi, artisti, poeti ed eroi: il volo. L'uomo era finalmente riuscito a dotarsi delle ali di Icaro, ma il suo volare, dall'inizio un volo solitario, rivolto non solo verso la conoscenza, ma immediatamente utilizzato contro i suoi simili. *Ritti sulla cima del mondo scagliamo una volta ancora la nostra sfida alle stelle*<sup>160</sup>, era apparso scritto sul Manifesto futurista di Marinetti (1909), un documento che esplicita l'essenza dell'uomo nuovo, instancabile poiché fatto di odio, di fuoco e di velocità, quasi sospinto da una irrequietezza pressoché diffusa e primordiale probabilmente causata dalle troppo repentine accelerazioni storiche<sup>161</sup> e sociali che si sono susseguite dalla fine del 700 in poi<sup>162</sup>.

---

<sup>160</sup> *Fondazione e Manifesto del Futurismo* di Filippo Tommaso Marinetti fu pubblicato dal *Figaro* di Parigi il 20 maggio 1909.

<sup>161</sup> Mazzetti M., *L'accelerazione storica come carattere della storia contemporanea*, Armando Editore, Roma, 1969.

<sup>162</sup> «I bisogni e i desideri che possono essere tecnicamente soddisfatti sono aumentati negli ultimi decenni in misura enorme, e tutti gli aspetti della esistenza dei popoli finanziariamente meno poveri hanno subito, durante una sola generazione, trasformazioni maggiori che durante i quattro o cinque secoli precedenti», cfr., George V. P., *Il Mondo attuale*, Il Saggiatore, Milano, 1968, p. 17.

«Già prima della guerra, per un ventennio, era andata prendendo forza una profonda sensazione di *fin de siècle*, della fine di un'epoca. Scrittori ed artisti lo espressero in innumerevoli forme, ma tutte accomunate dal senso della perdita: dell'innocenza, delle certezze morali, dei valori sociali, della solidità culturale»<sup>163</sup>.

Trasformazioni troppo veloci che hanno aumentato le incomprensioni tra gli uomini e le nazioni, acuendo così i tanti disagi che contribuirono non poco ad indirizzare il cammino dell'*uomo nuovo* verso la *nuova guerra*. Una guerra immediatamente chiamata Grande o Ultima per la devastante dimensione di distruzione che aveva avuto. Una nuova guerra fatta da milioni di uomini, da centinaia di chilometri di trincee, da reticolati e giganti di ferro che sparavano a distanze colossali, di gas e di bombe provenienti dal cielo sganciate dai nuovi uccelli metallici. Ma la guerra non lasciò il suo segno solo sulle città europee: essa colpì profondamente il commercio e l'economia stravolgendo le regole che fin lì le nazioni e gli imperi si erano dati per la regolazione del mercato internazionale. La crescita s'interruppe e con essa la stabilità economica. L'Europa, centro del mondo fino a qualche tempo prima, piombò in un profondo stato di prostrazione economica caratterizzato da un forte indebitamento e da un'inflazione galoppante che determinarono la necessità di tassazioni onerose, aggravando la già precaria situazione di molte famiglie europee. La Grande Guerra, che com'è stato dimostrato fu prima una guerra economica e poi una guerra di trincee, aveva fatto inabissare nelle profondità degli oceani migliaia di tonnellate di naviglio mercantile e con esse i suoi preziosi carichi<sup>164</sup>. Ciò deprime ulteriormente il commercio. Quest'ultimo, ad eccezione di alcuni particolari casi, sarebbe stato gravato lungamente dai mali della Grande Guerra, per cui quasi tutto il ventennio successivo si sarebbe speso per recuperare i livelli perduti, con notevoli conseguenze anche psicologiche. Tutto ciò aumentò notevolmente quella sensazione di perenne instabilità e continua crisi<sup>165</sup> che avrebbe visto nello scoppio del secondo conflitto mondiale il suo naturale epilogo<sup>166</sup>.

---

<sup>163</sup> Overy R., *Crisi tra le due guerre mondiali 1919-1939*, Bologna, il Mulino, 2009, p. 9.

<sup>164</sup> «Il lungo intervallo di tempo, ormai trascorso dagli avvenimenti della grande guerra, consente di mettere in disparte le discussioni sopra i motivi dell'insuccesso militare, e di considerare invece, sotto un aspetto generale cause ed effetti di questa crisi mondiale. L'essenza di tale crisi si può riassumere dicendo che nell'anteguerra la lotta per il potere marittimo ha costituito, nella subcoscienza politica dei popoli, la premessa dell'aperta esplosione degli interessi imperialisti in contrasto, e che in un prossimo avvenire tale lotta eserciterà un'influenza decisiva, se non altro per il fatto che oggi non esiste più una singola potenza, alla quale sia riservato l'incontrastato predominio sui mari», cfr., Von Scheer, *L'importanza del Mare*, cit., p. 149.

<sup>165</sup> Il periodo tra il 1914 ed il 1945 del secolo scorso fu caratterizzato da una serie di conflitti che interessarono l'Europa tanto da essere definito "Guerra dei Trent'anni del XX secolo". Naturalmente a differenza di quella del 600, questa non ebbe carattere religioso, ma fu determinata da contrapposizioni laico-ideologiche acuite dagli sconvolgimenti istituzionali e politici, maldestramente usciti dalle paci di Versailles. Si veda Artico D., Mantelli B., *Da Versailles a Monaco vent'anni di guerre dimenticate*, Torino, UTET, 2010, p. 3-4.

<sup>166</sup> Lo storico e diplomatico londinese Edward Hallet Carr, famoso ai più per il suo monumentale lavoro sulla storia dell'Unione Sovietica dal titolo *A History of Soviet Russia*, scrisse sul finire degli anni trenta *The Twenty Years' Crisis, 1919-1939: an Introduction to the Study of International Relations*, dedicato all'analisi degli anni successivi alla Grande Guerra. Lo studioso inglese sottolinea come all'iniziale clima di ottimismo determinato



Nonostante il mondo desiderasse fortemente la pace, nella vecchia Europa si udivano ancora gli echi dei cannoni che ad est continuavano a sparare. L'ex Impero russo era ancora duramente impegnato in una sanguinosissima guerra civile, della quale per le vie delle capitali europee si avevano solo poche, frammentate e spesso confuse notizie. Gli eserciti si stavano lentamente ritirando mentre Parigi era divenuta la capitale diplomatica del mondo. Per le strade di quella che fu l'antica Lutezia la lingua francese si confondeva con quella tedesca, inglese, italiana, polacca, giapponese ecc. La città era totalmente invasa dalle delegazioni politiche e militari che avevano preso parte alla guerra, ora giunte lì, nel nuovo centro del mondo, per parlare finalmente di pace. A questo stuolo di personaggi in eleganti vestiti e con sgargianti divise faceva seguito un altro esercito: quello dei reporter delle più importanti testate giornalistiche mondiali.

A Versailles si respirava un'aura pervasa da sentimenti contrastanti dove l'eccitazione per la tanto agognata vittoria degli uni contrastava con la mortificazione per la pesante sconfitta degli altri. Le nuove idee provenienti da oltre oceano e la pace così dolorosamente ottenuta dovevano combattere con i desiderata degli Stati Uniti, i veri vincitori del conflitto e le ambizioni di dominio ed egemonia degli anglo-francesi. Lo scontro fu durissimo e da questa nuova guerra politica, certo non meno impegnativa di quella militare, uscì una nuova Europa con nuove nazioni ma non per questo più stabile di quella vecchia delle antiche dinastie<sup>167</sup>. I tre imperi che avevano dominato la politica mondiale per tutto l'800 furono smembrati. La Germania fu prostrata e mortificata oltre ogni limite immaginabile e l'Austria fu ridotta ad una potenza a dir poco regionale. Anche la Russia subì profonde trasformazioni: infatti dallo smembramento del suo territorio si costituirono stati come la Polonia, la Finlandia e le Repubbliche Baltiche. Una Europa quindi profondamente mutata, dove il principio di giustizia fu spesso sostituito da quello di opportunità politica allo scopo d'imbrigliare la Germania per un periodo più lungo possibile. Con il sistema dei *mandati* l'Impero britannico arrivò alla sua massima espansione, infatti esso non sarà territorialmente esteso più di quanto ottenne a Versailles<sup>168</sup>. La Francia impose una pace punitiva alla Germania e con lo smembramento degli imperi

---

dalla nascita della Società delle Nazioni e dai vari trattati internazionali tesi ad evitare ulteriori conflitti seguì un radicale senso di scetticismo che investì tutte le popolazioni europee. Infatti, in Europa, ben presto si diffuse la certezza di aver vissuto un ventennio di continue crisi causate dalle trasformazioni politico-istituzionali create con le paci di Parigi. Il testo ebbe grande eco e fu subito considerato un classico delle relazioni internazionali.

<sup>167</sup> «La guerra aveva provocato drammatiche trasformazioni ma aveva risolto ben poco: i vecchi stati dinastici dell'Europa centrale e orientale –l'Impero Asburgico, l'Impero Russo, la Germania Imperiale– erano spariti, ma i problemi legati alle rivalità nazionalistiche nella regione e al futuro della potenza tedesca e russa erano stati rimandati anziché risolti. Anche se la Gran Bretagna e la Francia erano le dirette beneficiarie della guerra, i problemi derivanti dall'essere le maggiori potenze imperiali si erano moltiplicati ... Per gran parte degli anni '20 gli affari internazionali vennero condotti in una sorta di vuoto, nel quale la Gran Bretagna e la Francia raggiunsero una preminenza del tutto sproporzionata alla loro reale forza grazie alla temporanea riluttanza o impossibilità delle altre potenze a intervenire risolutamente nella politica mondiale. Il sistema delle grandi potenze vide quindi in campo solo due dei grandi attori politici pienamente impegnati alla sua conservazione». Cfr., Richard O., *Le origini della Seconda Guerra Mondiale*, il Mulino, Bologna, 2009, pag. 18.

<sup>168</sup> «... un terreno di scontro tra gli alleati era costituito dalle ex colonie tedesche appena conquistate, che non sarebbero state più restituite alla Germania. La soluzione adottata fu quella di istituire un sistema di mandati

dinastici poté festeggiare la sua supremazia continentale. Il Giappone con l'acquisizione dei possedimenti tedeschi del Pacifico aveva ottenuto il suo primato in quell'oceano. Per ciò che concerne l'Italia, essa vide finalmente coronare il sogno unitario con l'acquisizione delle terre irredente che erano ancora in mano austriaca, ma rimase fortemente penalizzata dalla mancata attuazione di alcuni articoli del Patto di Londra, tanto da far scatenare un'ondata di protesta in tutto il paese e da cui nascerà, com'è noto, il mito della *vittoria mutilata*<sup>169</sup>.

Quindi nella vecchia Europa degli imperi sorsero un nutrito numero di nuove nazioni all'insegna del principio dell'autodeterminazione dei popoli come la Polonia, le Repubbliche Baltiche, l'Ungheria, la Jugoslavia. Nella realtà questa nuova geografia delle nazioni europee, rispondeva anche alle esigenze politiche di Londra e Parigi, le quali da un lato cercarono d'imbrigliare la Germania circondandola con nuove realtà nazionali e dall'altro con questo sistema e con quello dei mandati riuscirono ad ottenere abbastanza machiavellicamente il predominio su vaste regioni non solo europee. In questa direzione andava anche la costituzione del nuovo stato jugoslavo, il quale si prestava magnificamente a

---

che la società delle Nazioni avrebbe affidato alle potenze vincitrici ... Anche i territori Turchi furono distribuiti come mandati: la Francia ebbe la Siria e il Libano, la Gran Bretagna la Mesopotamia e la Palestina ... il Sud Africa fu ricompensato per il contributo dato allo sforzo bellico alleato con un mandato sull'Africa sud occidentale tedesca. Il Camerun e il Togo furono spartiti tra Gran Bretagna e Francia. Nel Pacifico ... il Giappone ottenne un mandato sulle isole Marianne, Caroline e Marshall, la Nuova Zelanda su Samoa e l'Australia sulla Nuova Guinea tedesca. Il mandato dell'isola di Nauru ricca di fosfati e ambita da Australia, nuova Zelanda e Gran Bretagna fu assegnato – come era prevedibile – all'Impero Britannico non pochi vincitori erano delusi. Il Belgio si vide negare l'assegnazione dell'Africa orientale tedesca ... Ricevendo in cambio il Ruanda – Urundi un territorio senza sbocchi sul mare sugli stessi territori aveva messo gli occhi anche il Portogallo ma siccome erano ambiti dalla Gran Bretagna dovette accontentarsi del Triangolo di Kionga, nel Mozambico settentrionale. L'Italia chiese di avere mano libera nel commercio con l'Abissinia, ma poiché non si trattava di un'ex colonia tedesca tale richiesta fu respinta, così come le altre relative alla Africa settentrionale e orientale dato che avrebbero potuto essere soddisfatte soltanto a spese della Francia e della Gran Bretagna. A fare la parte del leone fu proprio questa ultima a conclusione della distribuzione delle colonie tedesche e dell'Impero Turco, *la Mappa del Mondo* – come disse il ministro degli Esteri inglese A. J. Balfour – *aveva più parti in rosso di quante non ne avesse prima*», cfr., Gilbert M., *La grande storia della Prima Guerra Mondiale*, Milano, Mondadori, 2000, pp. 613-614.

<sup>169</sup> «... quanto all'America la posizione di Wilson era troppo nota, così come lo era l'emotiva e pressante efficacia dell'opinione pubblica degli Stati Uniti sulla politica del loro governo. Si potrà certamente rilevare che anche Wilson seppe accettare non poche incoerenze nei confronti dei suoi grandi principi, quando si trattò di ammettere i mandati della Società delle Nazioni affidati a Gran Bretagna sui territori coloniali tedeschi. La risposta non è difficile: Inglesi, Francesi e Giapponesi pesavano ben più dell'Italia sulla bilancia politica», cfr., Nassigh R., *La Marina Italiana e l'Adriatico, il potere marittimo in un teatro ristretto*, USMM, Roma, 1998, pp. 129-130.

bloccare la penetrazione italiana nei Balcani con grande soddisfazione di Parigi<sup>170</sup> che vedeva nel bel paese il nuovo nemico<sup>171</sup>.

Sicché con le paci di Versailles non si riuscì a dipanare i molti problemi e le numerose questioni rimaste insolute nel resto del globo. A tal riguardo il Pacifico era l'esempio più eclatante. La necessità di ulteriori accordi volti a riequilibrare quell'area avevano spesso lasciato insonni molti politici di Washington e di Londra.

Fin dalla guerra d'Indipendenza americana i rapporti tra Stati Uniti e Gran Bretagna erano stati caratterizzati da continue tensioni politiche, economiche e militari. Questo continuo rapporto conflittuale portò il Canada, l'unico possedimento inglese a confinare direttamente con gli Stati Uniti, ad essere oggetto di continue pressioni ed ingerenze da parte del governo yankee. Infatti, quest'ultimo, già nel 1775 tentò invano di sollevare i franco-canadesi in funzione anti-britannica. Dopo quasi quarant'anni esplose la guerra anglo-americana<sup>172</sup> (1812-1815) per motivi economico-commerciali come quelli che fecero scoppiare quella non dichiarata tra Francia e Stati Uniti di qualche tempo prima. In pratica gli americani continuavano a condurre un lucrosissimo commercio di contrabbando con la Francia, nonostante le regole imposte ai neutri ed il blocco navale inglese. Altro motivo di conflitto, che contribuiva non poco a rendere i rapporti tra le due nazioni certamente tesi, era il malcelato desiderio americano di annettersi il Canada. Di certo i rapporti peggiorarono quando gli inglesi, desiderosi di reprimere il commercio di contrabbando, applicarono un blocco navale strettissimo anche con l'intento di recuperare i disertori passati alla più generosa U.S. Navy<sup>173</sup>. La

---

<sup>170</sup> «La politica francese ... avrebbe favorito qualsiasi soluzione che ostacolasse una futura alleanza delle nazioni di lingua tedesca ... In questo quadro l'annessione all'Italia dei territori meridionali del Tirolo ... appariva a Parigi utile in quanto appunto foriera di un permanente rapporto di freddezza tra Roma e Vienna. Al tempo stesso occorre porre quanti più ostacoli possibili alla rinascita di un espansionismo germanico, bloccando intanto sul nascere quello italiano: scopo al quale risultava perfettamente idonea la nascita di stati danubiani e balcanici di media grandezza, capaci di frenare le nostre spinte imperialistiche e disposti ad allacciare proficui rapporti economici e politici con Parigi. Una prospettiva che, tutto sommato, non si discostava di molto da talune linee politiche seguite dalla Francia prima della guerra». *Ibidem*, p. 129.

<sup>171</sup> «La rapida disgregazione dell'Impero asburgico nell'autunno del 1918 sorprese molti in Italia, creando un nuovo scenario politico in Europa centrale, pieno di opportunità per lo Stato italiano, ma anche di pericoli. Nel corso del 1918, con l'indebolirsi delle prospettive di vittoria delle potenze centrali e la crescente crisi interna dell'Impero asburgico, la formazione di uno Stato Jugoslavo assunse una concretezza politica. La Francia, la Gran Bretagna e gli Stati Uniti abbandonarono le ultime remore e iniziarono a sostenere la costituzione di uno Stato jugoslavo unitario, anche perché ritenuto potenziale contrappeso alla crescente influenza italiana nei Balcani e al possibile risorgere della potenza germanica», cfr., Monzali L., *Il sogno dell'egemonia. L'Italia, la questione jugoslava e l'Europa centrale*, Firenze, 2010, Le Lettere, p.13.

<sup>172</sup> Sulla guerra Anglo-Americana si veda: Silverstone S. A., *Divided Union: The Politics of War in the Early American Republic*, Cornell University Press, 2004; Auchinleck G., *A History of the War Between Great Britain and the United States of America: During the Years 1812, 1813, and 1814*. Maclear & Company, 1855; Herrick I. L., *August 24, 1814: Washington in Flames*. Falls Church, VA: Higher Education Publications, 2005; Thompson, John Herd; Randall, Stephen J. *Canada and the United States: Ambivalent Allies*. University of Georgia Press, 2008.

<sup>173</sup> Faggioni G., *Storia della Marina degli Stati Uniti*, cit., p. 83. Va anche ricordato che il blocco navale veniva spesso adoperato dalla marina inglese per reclutare coattivamente i marinai americani negli equipaggi della Royal Navy che soffriva endemicamente della mancanza di personale addestrato alla navigazione a causa del suo poderoso spiegamento di forze navali.

guerra si protrasse per alcuni anni senza decretare un vincitore né per mare né per terra. Nell'agosto del 1814 le truppe inglesi entrarono a Washington ed il presidente James Madison fu costretto ad abbandonare la capitale. Le difficili condizioni economiche che vivevano gli Stati Uniti, a causa del lungo blocco navale inglese, indussero Madison a firmare la pace nel 1814 (Trattato di Gand), poi ratificato il 17 febbraio dell'anno dopo. In pratica con questo trattato si ripristinavano gli originari territori.

I contrasti tra questi due antagonisti certo non cessarono dopo l'accordo di Gand. Negli anni trenta dell'ottocento fino alla vigilia della guerra di secessione americana numerosi furono gli scontri per questioni di confine e dispute territoriali. Le ingerenze e le pressioni esterne esercitate dal governo americano indussero un gruppo di notabili americani a firmare un documento per l'annessione del Canada agli Stati Uniti. Si può quindi affermare che i rapporti anglo-americani furono caratterizzati da continui attriti per tutta la prima parte dell'ottocento. Certo le cose non migliorarono durante la guerra di secessione americana. Il nord, ricco d'industrie, di materie prime e cantieri poté immediatamente schierare una considerevole flotta militare inducendo il governo di Richmond, sprovvisto di una forza navale da contrapporre a quella unionista, a puntare su di una marina da corsa che potesse colpire negli oceani il florido commercio avversario<sup>174</sup>. Così i confederati si dotarono di una piccola ma organizzatissima marina corsara, nella quale la punta di diamante era costituita dai tre incrociatori veloci comprati nei cantieri inglesi<sup>175</sup>. Il buon risultato della guerra di corsa convinse il comandante James Bulloch<sup>176</sup> a potenziare ulteriormente la flotta confederata con l'acquisto di ulteriori navi in Inghilterra. In questo caso si sarebbe trattato di navi corazzate di nuova concezione capaci di grande autonomia e buona velocità ideali per il tipo di guerra attuato dagli Stati Confederati. Per quanto le nuove commesse sudiste tese ad ampliare la flotta corsara confederata fossero tenute segrete, il personale dell'ambasciata unionista a Londra lo venne a sapere. L'ambasciatore Charles Francis Adams informò immediatamente Washington e dopo aver ricevuto istruzioni rese noto a lord John Russel, ministro degli Esteri britannico, che:

---

<sup>174</sup> Si veda Luraghi R., *A History of the Confederate Navy*, U.S. Naval Institute Press, 1996.

<sup>175</sup> Le navi in questione furono il *Florida*, l'*Alabama* e lo *Shenandoah*, ai quali ben presto si aggiunse il *Georgia*. Il diritto internazionale che regola il ruolo dei neutri impedisce di vendere navi a stati in guerra, così il governo inglese, su suggerimento dello stesso Bolloch, fece salpare queste navi disarmate dai porti inglesi, ma con personale sudista e battente bandiera neutrale. Le navi raggiunsero vari scali prescelti nelle Azzorre dove erano attese da mercantili confederati carichi di cannoni e polveri.

<sup>176</sup> James Dunwoody Bulloch, (Savannah Georgia 1823-1901 Liverpool) è una delle figure più misteriose ed affascinanti della guerra civile americana. Una sorta di agente segreto plenipotenziario in Inghilterra. Fu lui ad organizzare la guerra di corsa. Oltre ad occuparsi della creazione di corridoi sicuri nel blocco navale unionista commerciava con l'Inghilterra con il cotone proveniente dal sud ricavandone moneta pregiata. Grazie alla sua opera la Confederazione fu rifornita di vario materiale bellico.

«se l'Inghilterra avesse fornito navi militari alla Confederazione, l'Unione le avrebbe dichiarato guerra: minaccia che spinse Londra a requisire tutte le unità già commissionate dal governo di Richmond»<sup>177</sup>.

Bulloch<sup>178</sup> non si dette per vinto e questa volta si rivolse ai cantieri francesi. La guerra terminò prima che le corazzate corsare fossero consegnate al governo sudista. Nondimeno durante tutta la guerra di secessione, o come la definisce Luraghi *guerra fra gli stati americani*<sup>179</sup>, vi furono numerosissimi scontri sul confine americano-canadese e molti *raids* corsari partirono dai porti inglesi del Nord-America. Per contro Washington chiuse più di un occhio sulle incursioni effettuate dai feniani<sup>180</sup> intenzionati a conquistare il Canada, o parte di esso, per poi scambiarlo con l'indipendenza irlandese. Per gli Stati Uniti il Canada era il prolungamento naturale del proprio territorio e mal tolleravano i blocchi navali imposti dalla super-potenza inglese durante le lunghe guerre in Europa e nelle varie parti del mondo. Per Washington il commercio ed il libero mercato sono le fondamenta stesse della cultura americana, per cui ciò rendeva l'Inghilterra il nemico naturale dello sviluppo statunitense. La presenza inglese nel nord dell'America, quindi, costituiva un motivo costante di attrito con Londra troppo spesso trasformatosi in scontro. Il governo inglese, visto le continue e pressanti ingerenze di Washington, non nascondeva il desiderio di annettersi la regione canadese. Infine nel 1867 decise di elevare allo status di Dominion il Canada<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> G. Faggioni, *Storia della Marina*, cit., p. 115.

<sup>178</sup> È interessante sottolineare che fu Bulloch ad avere una grossa influenza su suo nipote e futuro presidente americano Theodore Roosevelt. Quest'ultimo, in giovane età, apprese molto sull'importanza del mare e del commercio marittimo e sulla tattica e strategia navale dal fratellastro della madre. Il rapporto tra i due fu strettissimo e sincero. Infatti Roosevelt riuscì a convincere lo zio a scrivere e poi pubblicare nel 1883 un libro dal titolo, *The Secret service of Confederate States in Europe*. «But there could no stigma surrounding James Bulloch, not ever. As, an adult, Teedie's would remember uncle Jemmy as a blessed figure "as valiant and simple and upright a soul as ever lived ... one the best men that i have ever known". An important bond grow between them - important to each and to the writing of naval history - and this visit Liverpool of 1869 marked the beginng. It would be his very pro-Union nephew, ultimately, who persuaded James Bulloch to write the book only he could write, setting forth his part in the war and all he knew concerning the Alabama» in Mc Cullough D., *Morning on Horseback: The story of an Extraordinary Famil, a Vanished Way of Life, and Unique Child Who Became Theodore Roosevelt*, New York, Simon & Schuster, 1981, p. 76. Il primo lavoro del giovane Theodore Roosevelt, *The Naval War 1812*, pubblicato nel 1882 risentirà moltissimo degli stimoli dello zio esule in Inghilterra. Bulloch dopo la Guerra, insieme ad altri colleghi dell'intelligence sudista non sarà amnistiato, perciò decise di rimanere fino alla fine dei suoi giorni in Inghilterra commerciando, con discreto successo, in cotone.

<sup>179</sup> Luraghi R., *Storia della Guerra Civile Americana*, Torino, Einaudi, 1966.

<sup>180</sup> A Chicago nel 1858 si costituì una società segreta irlandese dal nome Fenian Brotherhood. Questa società, che prendeva spunto dall'eroe mitologico irlandese Finn Mac Cumhail, si proponeva di liberare l'Irlanda dal dominio inglese. Ben presto si diffuse in molti dominions inglesi e nel 1866 e nel 1870 tentò di sollevare gli irlandesi ed i filo americani contro il governo di Londra. Falliti i tentativi in Canada e a causa di una durissima repressione in Inghilterra tale società si sciolse e molti suoi membri entrarono a far parte dello Sinn Féin.

<sup>181</sup> Si veda il saggio di Sturgis J., *Learning about Oneself: The Making of Canadian Nationalism, 1867- 1914*, pp. 95-118, in *Kith and Kin: Canada, Britain and the United States from the Revolution to the Cold War*, C. C. Eldridge, Cardiff, University of Wales Press, 1997. Si veda anche Leofrigio M., *War Plan RED/CRIMSON*, pp. 399-

Certo questo rapporto non migliorò con la guerra ispano-americana:

«Il controllo su Cuba e Portorico garanti a Washington l'ambito dominio sul Mar dei Caraibi. Nel Pacifico il possesso delle Hawaii, di Guam e delle Filippine garantivano agli Stati Uniti i necessari scali intermedi per raggiungere il mercato cinese ... L'espansionismo americano nel Pacifico e nel Mar cinese non era ben visto né dalla Gran Bretagna né dalla Francia, che da tempo erano le principali beneficiarie in quel settore, né da quelle nazioni, che come il Giappone e la Russia, risiedono addirittura da quelle parti»<sup>182</sup>.

I nuovi contrasti causati dalla questione venezuelana indussero il presidente Roosevelt a scrivere una lettera indirizzata al generale James Harrison Wilson, con data del 5 novembre 1895, che: «the greatest boon I could confer upon this nation» would be «an immediate war with Great Britain for the conquest of Canada... I will do my very best to bring about the day...»<sup>183</sup>.

È indubitabile che, già alla fine dell'800, gli Stati Uniti d'America compresero con assoluta chiarezza che per poter giocare un ruolo da protagonista nella politica mondiale si sarebbero dovuti dotare di una grande flotta militare. Theodore Roosevelt era ben consapevole che il vero futuro americano era nel mare. Sin da giovane egli studiò profondamente e con grande attenzione il potere marittimo, anche aiutato, in tali studi, dall'eccezionale competenza dello zio materno Bolloch. Ben presto il futuro presidente americano intuì che per dare nuovo slancio e maggior forza alla dottrina Monroe bisognava dotarsi di una forte marina militare indispensabile non solo per garantire il commercio, vero fondamento esistenziale del pensiero americano, ma anche imprescindibile per aumentare la sfera d'influenza sulle nazioni vicine. Inoltre, l'uscita del più importante lavoro del comandante Mahan, *l'Influenza del potere marittimo nella storia*<sup>184</sup>, rafforzò questa sua condivisibile convinzione. Per di più la naturale posizione geografica degli Stati Uniti spingeva i governi di Washington a

---

400 in (a cura di V. Ilari) *Future Wars*, Quaderno 2016 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Acies Edizioni, 2016.

<sup>182</sup> G. Faggioni, *Storia della Marina*, cit., p. 121.

<sup>183</sup> Cfr., «Crimson War Plan» in Globalsecurity, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/war-plan-red-crimson.htm>; si veda anche Morris E., *The Rise of Theodore Roosevelt*, New York, Coward, McCann, and Geoghegan, Inc., 1979, pp. 530-531.

<sup>184</sup> Alfred Thayer Mahan (West Point, 27 settembre 1840 – 1º dicembre 1914) fu il più famoso teorico navale a cavallo tra 800 e 900. A tutt'oggi la sua dottrina continua ad influenzare gli studi sul potere navale. Grande analista deve il proprio successo al suo lavoro dal titolo: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* pubblicato nel 1890 e tradotto in breve tempo in molte altre lingue. Tra i suoi lavori ricordiamo anche: *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812* (1892); *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain* (1897); *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (1897); *The Problem of Asia and Its Effect Upon International Policies* (1900); *Types of Naval Officers Drawn from the History of the British Navy* (1901); *Sea Power in Its Relations to the War of 1812* (1905); *Lessons of the War with Spain, and Other Articles* (1899); *Armaments and Arbitration; or, The Place of Force in the International Relations of States* (1912); *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence* (1913).

ricercare una naturale egemonia continentale costantemente contrastata dalla presenza inglese nel Canada e dai suoi possedimenti nel Mar dei Caraibi. Da qui nacque il profondo convincimento di Roosevelt che prima o poi lo scontro contro l'egemonia inglese sui mari sarebbe stato inevitabile per una vera e propria emancipazione statunitense. Naturalmente, tale convincimento sarà poi condiviso da molti altri presidenti succedutigli. Sistematicamente Washington individuerà un nuovo pericolo ogniqualvolta una nazione europea o asiatica minaccerà i molteplici interessi americani nel Pacifico o nell'Atlantico. Le preoccupazioni americane non erano quindi rivolte unicamente allo strapotere navale esercitato dalla sola Gran Bretagna, ma si indirizzarono anche ad altre potenze come la Russia zarista prima di Tsushima, per poi concentrarsi sulla nascente flotta tedesca e sul Giappone che con la guerra russo-giapponese aveva decretato il proprio predominio in buona parte del Pacifico minacciando gli interessi statunitensi in Cina. È in questo periodo infatti che nacquero i famosi *piani colorati* con i quali gli stati maggiori americani ipotizzarono le possibili guerre e gli imminenti conflitti contro le nazioni ed gli imperi percepiti come nemici. Il più famoso di questi fu quello chiamato *War Red Plan*, un piano da attuarsi in occasione di un eventuale scontro con la Gran Bretagna. In qualche modo lo stesso Mahan realizzò il primo piano contro l'Inghilterra nel 1890<sup>185</sup>. Tale piano prevedeva il contenimento della flotta inglese in mare per poi sfruttare la superiorità terrestre con la quale invadere il Canada, sottraendo così importanti basi navali alla Royal Navy<sup>186</sup>. Il Piano verrà costantemente rielaborato nel corso degli anni a seguire in base ai vari mutamenti di forza e delle alleanze. Il *Piano Black* era quello ideato per un eventuale tentativo tedesco d'invasione. Tra il novero dei piani di maggiore interesse è obbligatorio inserire quello *Orange* che prendeva in esame il più che probabile scontro contro il Giappone. Tra i piani più importanti rientra a pieno titolo anche il *War Plan Red-Orange*, ossia un'eventuale scontro tra Stati Uniti e l'alleanza anglo-giapponese percepita da Washington come vero e proprio coltello puntato alla gola degli interessi americani<sup>187</sup>.

---

<sup>185</sup> «Mahan himself drafted the first American naval war plan in 1890 based on a concept for a weak U.S. Navy to operate with a defensive-offensive strategy», Cfr., M. Leofrigio, *War Plan Red*, cit., p. 406.

<sup>186</sup> «In 1890 Captain Mahan devised a plan for a war with Britain. Mahan correctly presumed that the Royal Navy would outnumber the US fleet by substantial margin. He therefore proposed that the US Navy concentrate its battleships at New York where there were adequate docking and repair facilities and two entrances – Sandy Hook and Montauk. The British would require 30 ships to block effectively a sortie by 12 US battleships. The Navy would place torpedo vessels at New London and in Narragansett Bay to harass the British fleet while cruises would be dispersed along the Atlantic seaboard where they would execute a campaign of commerce raiding. Other squadrons would concentrate in Puget Sound and on Lake Ontario. Mahan insisted that in war the weaker party had to act offensively in order to reverse the odds, and the main fleet in New York would have to seek constant opportunities to attack the British fleet. The goal was to force the British to send so many ships to North American waters that Britain's position in Europe would be undermined or to compel the Royal Navy to disperse its ships thereby leaving detachments open to attack by the concentrated US battle fleet», Ross S.T., *American War Plans 1890-1939*, New York, Routledge, 2013, p. 8.

<sup>187</sup> Naturalmente gli Stati Maggiori sono tenuti a studiare piani di contingenza, infatti esistevano molti altri piani denominati con diversi colori ai quali corrispondevano determinate nazioni o aree geografiche come il *War Plan Green* per il Messico o il *War Plan Violet* per l'America Latina. Per una breve panoramica sui *piani di guerra colorati* si consulti il sito: <http://www.globalsecurity.org/military/ops/early20cent-ops.htm>; per una più approfondita conoscenza invece si veda: Ross S.T., *American War Plans*, cit.

In un certo qual modo è ora possibile comprendere meglio la politica estera statunitense di fine 800 ed inizio 900. Essa infatti era avversa a chiunque minacciasse i suoi interessi continentali e nel Pacifico, fino a giungere ad ipotizzare alleanze improbabili come quella, valutata plausibile per un brevissimo periodo, con la Germania gugliemina. Tale possibilità ci viene ricordata dallo stesso Tirpitz nelle sue memorie:

«Quanto più il nostro prestigio navale si andava consolidando, tanto più sciolte diventavano le nostre possibilità nel campo della politica internazionale. Così non è da escludersi che potessero crearsi feconde relazioni fra noi e l'America ... Egli (Theodore Roosevelt n.d.a.) partiva dal concetto che la potenza mondiale inglese andasse sempre più decadendo e che noi saremmo diventati gli alleati naturali dell'America contro il Giappone. L'alleanza anglo-giapponese aveva fatto sì che Roosevelt attribuisse grande valore all'accrescimento della flotta tedesca»<sup>188</sup>.

Naturalmente tale alleanza non vi fu mai, anzi mentre Berlino studiava eventuali piani per invadere l'America, Washington dal canto suo metteva appunto il *War Black Plan* contro la Germania. Comunque rimane indubbiamente significativo come gli Stati Uniti cercassero possibili alleati in mare per poter rompere l'accerchiamento creatosi con l'alleanza anglo-giapponese. Per tale ragione Roosevelt chiese consiglio al ministro della Kaiserliche Marine; il presidente americano stava vagliando la possibilità d'inviare la flotta americana in crociera in Australia. La risposta di Tirpitz fu laconica: «I should risk it» e il presidente americano dette seguito al consiglio dell'eminente esperto tedesco. Dopo l'invio della flotta in Australia, quest'ultima, forse perché anch'essa straordinariamente preoccupata a causa del pericolo giallo che affliggeva tutti i dominions inglesi nel Pacifico, modificò notevolmente il proprio atteggiamento in favore degli Stati Uniti<sup>189</sup>. La percezione e la preoccupazione per un eventuale *pericolo giallo* condiziona la politica sia australiana che canadese. In sintesi tutti i possedimenti britannici nel Pacifico faranno forti pressioni sul governo di Londra per aumentare la presenza della Royal Navy in queste acque. Queste istanze di sicurezza e queste continue pressioni saranno un *leitmotiv* delle relazioni tra Londra ed i possedimenti nel Pacifico dalla fine dell'800 fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Indubbiamente l'importanza di tali fattori sarà determinante per convincere il governo di sua maestà britannica ad ricercare un accordo politico e diplomatico con Washington nell'Oceano Pacifico nel primo dopoguerra. Molte delle ragioni che spingeranno il governo inglese ad orchestrare la conferenza di Washington vanno viste nella richiesta costante di *sicurezza* del Canada e dell'Australia nei confronti

---

<sup>188</sup> von Tirpitz A., *Memorie*, cit. p. 232.

<sup>189</sup> «In realtà, una delle conseguenze di questo viaggio della flotta americana fu che l'Australia modificò il proprio atteggiamento, in senso sfavorevole all'Inghilterra, inclinando invece fortemente verso l'America. Solo per mezzo della guerra noi abbiamo provocato un riavvicinamento delle colonie inglesi alla madre patria», cfr., *ibidem*.



dell'espansionismo giapponese. Durante la Grande Guerra proprio la marina imperiale giapponese fu lungamente impegnata in funzione anti-tedesca nel Pacifico, ma questo fatto non fece altro che posticipare il problema. Il Canada si sentiva esposto ad un attacco via mare, infatti:

«Events in August 1914, at the outbreak of the First World War, dramatically demonstrated the inadequacy of Canada's west coast defences. The presence of a German cruiser in the northeast Pacific touched off such intense popular alarm that Sir Richard McBride, the Premier of British Columbia, purchased two submarines from an American shipyard and arbitrarily assumed control of the military establishment in the province. McBride's "submarine caper" is one of the better known events in British Columbia's history, not least for its comic elements. Yet McBride was responding to widespread and deep-seated anxiety about the province's vulnerability to attack. This sense of military insecurity, as Professors Roy and Ward have shown, stemmed from fears about Japan's burgeoning strength, fears which Japanese participation in the war against Germany scarcely blunted<sup>190</sup>. But the story does not stop there. The defence of the Pacific coast in the early twentieth century was an important and continuing problem — for the province, for the federal government, and even for Great Britain»<sup>191</sup>.

In sintesi i canadesi, gli australiani e gli statunitensi avevano lo stesso problema: la forte presenza giapponese nel Pacifico. Nonostante l'esistenza di una condizione di alleanza non mutava la grande diffidenza degli uni nei confronti degli altri. Se per i dominions inglesi la marina imperiale giapponese rappresentava un problema legato all'immigrazione e alla sicurezza, per gli Stati Uniti la questione era più complessa. L'alleanza anglo-giapponese, infatti, non solo metteva in forte inferiorità le forze navali americane, con Panama ancora non transitabile per le navi di maggior pescaggio come le corazzate<sup>192</sup>, ma impediva a Washington anche di esercitare una forte pressione politica, militare ed economica su Tokio per difendere la propria penetrazione commerciale in Cina<sup>193</sup>. In più sia gli inglesi che gli americani avevano la percezione del Giappone come di un popolo rapace<sup>194</sup> che difficilmente

---

<sup>190</sup> Gli studi il cui articolo fa riferimento sono: Roy Patricia E., *British Columbia's Fear of Asians, 1900-1950*, in *British Columbia, Historical Readings*, ed. W. Peter Ward and Robert A. J. McDonald, Vancouver, Douglas and McIntyre, 1981, pp. 662-63; Ward W. Peter, *White Canada Forever: Popular Attitudes and Public Policy toward Orientals in British Columbia*, Montreal, McGill-Queen's, 1978, pp. 98-100.

<sup>191</sup> Cfr., SARTY R., *There will be trouble in the North Pacific: The Defence of British Columbia in the Early Twentieth Century*, in *BG STUDIES*, no. 61, Spring, 1984.

<sup>192</sup> Si veda: Siegfried A., *Suez Panama et les routes mondiales*, Librairie Armand Colin, Paris, 1940, *passim*.

<sup>193</sup> Minardi S., *MacDonald e la fine dell'egemonia*, cit., p. 30.

<sup>194</sup> Dello stesso parere è anche Tirpitz secondo il quale: «I giapponesi sono avidi di potenza e rapaci. Sotto questo punto di vista, essi sono un popolo primitivo; vorrebbero avere tutto. Ma avendo ormai conseguito in Estremo Oriente la posizione predominante, commetterebbero una pazzia, qualora si mettessero in urto con l'America per le isole dell'Oceano Pacifico o per spirito d'onore di razza. Il punto principale di discordia potrebbe continuare ad essere la Cina, della quale l'America non vorrà lasciarsi portar via di nuovo il mercato, ma che i giapponesi sperano forse di dominare, nello stesso modo come la dominarono nel passato i mancesi ...

avrebbe lasciato grossi spazi commerciali a potenze bianche. Come è stato evidenziato, neanche l'intervento del Giappone a fianco delle potenze alleate scalfì la diffidenza nei suoi riguardi. Eppure con l'intervento di Tokio nel conflitto Washington poté dormire sonni più tranquilli in quanto a difendere la costa Pacifica da un possibile attacco tedesco vi era tutta la marina imperiale giapponese, consentendo così un forte concentramento dell'US Navy in Atlantico per fronteggiare la guerra sottomarina scatenata dalla Germania. Se è anche vero che durante tutto il conflitto la diffidenza non cessò neanche tra Stati Uniti e Gran Bretagna, se pur qualche segno di miglioramento reale vi fu, è anche vero che Washington guarderà con sospetto e timore il contributo giapponese. In questa direzione vanno lette tutte le difficoltà sollevate dal governo americano quando nel 1918 i governi alleati desideravano che il Giappone invadesse la Siberia mentre la Russia, una volta divenuta bolscevica, era anche diventata sostanzialmente alleata dei tedeschi dopo la firma del Trattato di Brest-Litovsk<sup>195</sup>. Solo la rivolta della legione cecoslovacca avrebbe fatto sì che il governo di Washington avesse acconsentito all'invio di forze giapponesi in quell'area congiuntamente ad una spedizione di 15.000 soldati americani con il preciso compito di aiutare e proteggere la legione e di non entrare nel merito della rivoluzione in corso<sup>196</sup>. In realtà il compito principale del contingente americano fu quello di controllare l'intervento giapponese<sup>197</sup>.

---

Essi vorranno tenere la Cina nelle loro mani in modo così sicuro, che essa non possa mai più costituire un pericolo per loro, ma debba anzi diventare loro tributaria», cfr., Tirpitz A., *Memorie*, cit., p. 231.

<sup>195</sup> La ratifica del trattato di Brest-Litovsk fu un duro colpo per i governi dell'Intesa. Questi riunitisi a Londra il 15 marzo identificarono nell'immediato intervento giapponese l'unica medicina possibile, al momento adottabile, per arginare il virus di una possibile invasione tedesca nell'est della Russia. Per far ciò le potenze europee dovevano concentrare gli sforzi e le pressioni sul governo americano al fine di ottenere da Washington l'approvazione per l'intervento giapponese in quell'area dove gli Stati Uniti avevano numerosi interessi politico-economici, (Ulman R. H., *Anglo-Soviet Relations, 1917-1922. Interventions and the war*, Vol. I, Princeton U. P., Princeton, 1961, pp. 93-95). I desiderata inglesi andavano ben oltre al solo ottenimento dell'assenso americano; infatti il governo londinese accentuò gli sforzi per ottenere che lo sbarco giapponese in Siberia fosse realizzato anche con il beneplacito del governo di Mosca; cfr., *Balfour a Reading, 17 marzo 1918*, in ASAE, *Russia*, AA.PP. 1915-1918, b. 175, fasc. *Intervento Interalleato in Russia a richiesta*. in Petracchi G., *La Russia Rivoluzionaria*, cit., p. 67.

<sup>196</sup> Nella tarda primavera del 1918 a Parigi si giunse a concordare, e poi a coordinare, l'intervento militare a Murmansk ed Archangl'sk mentre si doveva ancora raggiungere un accordo completo per quello a Vladivostock. Infatti se lo sbarco nel nord della Russia aveva il consenso americano, lo stesso non si può affermare per lo sbarco in Siberia il quale prevedeva, almeno inizialmente, di avere luogo con forze preponderanti giapponesi. Il Giappone aveva forti interessi politici ed economici in questa area e poteva sfruttare il pretesto dell'intervento per consolidare la propria posizione già forte in quella zona dell'Asia. Il contrasto con gli Stati Uniti nasceva proprio da questa possibilità. Infatti, anche il governo di Washington aveva molti interessi in Siberia e vedeva nell'intervento giapponese un reale antagonista per il proprio predominio in quella zona.

<sup>197</sup> Anche se Trani sottolinea come gli storici americani sono tendenzialmente portati a ritenere che l'intervento americano in Russia sia stato determinato dalla volontà e speranza di Wilson di aiutare i nazionalisti liberali russi a sganciarsi dall'imperialismo tedesco e dal bolscevismo russo. Si veda: Trani E.P., *Woodrow Wilson and the Decision to Intervene in Russia: a Reconsideration*, in *The Journal of Modern History*, Vol. 48 n°3 pp. 440-461. Inoltre, secondo lo «Levin views the decision to intervene in Siberia as also the result of Wilson's hope to steer the Allies, especially the Japanese, into an orderly and non-revolutionary Far Eastern system of liberal-capitalism harmony», Gordon N. Levin, *Woodrow Wilson and the Politics*, N.Y. 1968.

Indubbiamente la guerra combattuta fianco a fianco contro gli imperi centrali riavvicinò le due potenze anglosassoni, ma questa pur timida riconciliazione non poté durare a lungo. Gli interessi politici divergenti tra Londra e Washington avrebbero di lì a breve ricostruito il fossato delle diffidenze e del sospetto.

Il presidente Wilson decise di recarsi personalmente in Francia alla guida della delegazione di pace americana. La speranza del presidente era quella di aumentare il proprio prestigio in campo internazionale per contrastare la fortissima opposizione repubblicana in patria. Nella storia degli Stati Uniti nessun presidente si assentò dalla capitale per un periodo così prolungato. Wilson era profondamente convinto di poter esercitare grandi pressioni sui governi alleati, persuaso che l'intervento americano nel conflitto fosse stato determinante per la vittoria finale e che quindi i governi alleati non avrebbero avuto l'ardire di sollevare obiezioni al programma politico statunitense. Come ricorda la MacMillan, gli americani erano convinti di aver vinto la guerra praticamente da soli<sup>198</sup>. Naturalmente non si può dare credito a tale convincimento in considerazione dei diversi milioni di morti rimasti esanimi sui campi di battaglia degli eserciti alleati europei. Di contro è doveroso considerare alcuni aspetti che, in qualche modo, contribuiscono non poco a consolidare tale convincimento presidenziale. Infatti al tempo del viaggio di Wilson in Europa la posizione americana si era notevolmente rafforzata nella leadership mondiale. Allo scoppio della guerra l'esercito americano poteva contare solo su di alcune centinaia di migliaia di uomini mentre la forza navale era da considerarsi di secondo livello. Ora la US Army schierava oltre tre milioni<sup>199</sup> di soldati nella sola Europa, mentre la marina statunitense contendeva, a ben ragione, il primato alla Royal Navy. In più gli Stati Uniti, mentre all'inizio del conflitto erano indebitati nei confronti di alcune potenze europee, ora potevano vantare un credito di oltre sette miliardi di dollari. La dipendenza monetaria europea dal nuovo mondo, con un'economia sostanzialmente immobilizzata, un'industria da ritrasformare ed un commercio stagnante che faticava a ripartire, fu maggiore anche perché se è vero che il governo americano possedeva gran parte del debito del vecchio continente, pur vero è anche che una parte consistente, circa la metà di quella dovuta al governo americano, era nelle mani dei più importanti istituti bancari statunitensi<sup>200</sup>. Per cui, in fondo, il convincimento wilsoniano di riuscire ad imporre il punto di vista americano al tavolo delle trattative di pace fondava su solide basi: «Wilson dava per scontato, in quello che poi si rivelò un eccesso di ottimismo, che gli Stati Uniti avrebbero ottenuto ciò che volevano semplicemente esercitando una pressione finanziaria»<sup>201</sup>. Convinto che l'imposizione di accordi punitivi agli sconfitti avrebbero contenuto in sé i germi per un futuro conflitto, propugnava

---

<sup>198</sup> MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo, Parigi 1919*, Mondadori, 2006, Milano, p. 24. Si veda anche: Hunter Miller D., *The drafting of the Covenant*, New York, G.P. Putnam's sons, 1928, Vol. I p. 46.

<sup>199</sup> Gilbert M., *La Grande storia della Prima Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano, 2000, p. 626.

<sup>200</sup> MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo*, cit., p. 24.

<sup>201</sup> *Ibidem*. Si veda anche: Zivojinovic D.R., *America, Italy and the Birth of Jugoslavia, 1917-1919*, Boulder, 1972, p. 44.

una pace senza vincitori garantita da un organo *super partes* che avrebbe avuto il compito di vigilare sul rispetto dei trattati sottoscritti: la Società delle Nazioni<sup>202</sup>. Libertà dei mari e autodeterminazione dei popoli completavano il disegno wilsoniano. Prima della fine del conflitto, l'8 gennaio del 1918, Wilson sorprese il mondo con il suo famoso annuncio passato alla storia con il nome del *discorso dei 14 punti*, dove preannunciava il punto di vista americano sul riassetto del globo. Il discorso ebbe grande eco e per molti aspetti fu anche molto controverso, in quanto esprimeva la necessità di abolire la diplomazia segreta che era considerata prassi consuetudinaria della politica e della diplomazia internazionale fin dalla pace di Westfalia. Il discorso in questione ebbe anche lo scopo non secondario di lanciare un ponte ideale nell'oceano tra la cultura americana ed il popolo russo impegnato in una dolorosa e sanguinolenta rivoluzione<sup>203</sup>. Su queste basi uno scontro politico tra politica del vecchio continente e desideri del nuovo mondo sembrava inevitabile. Per di più, Wilson che non volle assolutamente riconoscere la validità del Patto di Londra, ossia il motivo per cui l'Italia era entrata in guerra al fianco degli ex nemici, era fortemente deciso a non dar seguito ad alcun accordo *segreto*. Quello di cui, il presidente americano era totalmente ignaro consisteva nel fatto che Londra e Parigi avevano già formulato un programma d'intesa nel dicembre del 1917 per la futura spartizione dell'Impero Russo. Il 23 dicembre di quell'anno Lord Milner<sup>204</sup> e Lord Cecil<sup>205</sup> si diressero a Parigi dove avrebbero incontrato il premier francese Clemenceau<sup>206</sup>, Pichon<sup>207</sup> e il generale Foch<sup>208</sup> per decidere un'azione comune nei confronti del governo bolscevico in Russia. A tale riunione non furono invitati i rappresentanti del governo italiano ed americano. Fu Imperiali a informare Sonnino dell'avvenuta riunione e dell'esistenza di un memorandum<sup>209</sup> scaturito da questo simposio.

---

<sup>202</sup> «Al centro della visione wilsoniana c'era una Società delle Nazioni cui spettava il compito di provvedere alla sicurezza collettiva, quella sicurezza che in una società civile ben amministrata veniva garantita dal governo, dalle sue leggi, dai tribunali e dalle forze di polizia. "Il vecchio sistema delle potenze, dell'equilibrio delle forze, ha fallito troppo spesso" annotava un esperto mentre parlava al presidente», cfr., MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo*, cit., p. 28.

<sup>203</sup> «I 14 punti non erano pertanto concepiti con l'intento di rompere con il regime sovietico; al contrario, tutti i riferimenti alla situazione russa in essi contenuti avevano lo scopo di gettare un ponte tra l'Intesa e la Russia rivoluzionaria. Nel tentativo di convincere l'opinione pubblica russa ed il governo sovietico a restare al fianco degli alleati per difendere i principi liberali e democratici, Wilson dichiarò di non volere la caduta dei bolscevichi come condizione della cooperazione e contestò (punto VI) ai tedeschi le loro mire annessionistiche sulle zone russe occupate dagli eserciti degli Imperi centrali», cfr., Petracchi G., *La Russia Rivoluzionaria nella politica italiana 1917/25*, Laterza, Bari, 1982, p. 44.

<sup>204</sup> Alfred Milner (1854-1925) era membro del Gabinetto di Guerra inglese dal 1916, ministro della Guerra dall'aprile del 1918 e fu anche ministro delle Colonie dal gennaio 1919 al febbraio 1921.

<sup>205</sup> Robert Cecil (1864-1958) sottosegretario di Stato agli Esteri inglese dal maggio 1915-1918.

<sup>206</sup> Georges Clemenceau (1841-1929) Presidente del Consiglio e ministro della Guerra francese dal novembre 1917 al gennaio 1920.

<sup>207</sup> Stephen Pichon (1857-1933) ministro degli Esteri francese dal novembre del 1917 al gennaio 1919.

<sup>208</sup> Ferdinand Foch (1851-1929) comandante della nona armata dall'agosto 1914 del Gruppo di Armate Nord nel 1915, Capo di Stato Maggiore nell'aprile 1917; Presidente del Comitato Militare Consultivo Interalleato dal novembre 1917; nel 1918 comandante supremo delle forze alleate sul fronte occidentale.

<sup>209</sup> *Imperiali a Sonnino*, T. Gab. n° 507 riservatissimo, 23 dicembre 1917, in CS, bob. 18.

L'intenzione inglese era quella di sostenere i movimenti secessionisti antibolscevichi che stavano nascendo e consolidandosi in Finlandia, Siberia, Ucraina e nel Caucaso; dunque impedire lo sfruttamento da parte teutonica delle immense risorse ucraine ed incentivare nel sud della Russia la creazione di Stati autonomi e anti-massimalisti come la Georgia, l'Armenia ed il Caucaso<sup>210</sup>. Tale accordo, *Convention entre la France e l'Angleterre au sujet de l'action dans la Russie méridionale*, fu siglato segretamente il 23 dicembre a Parigi all'insaputa dei governi italiano ed americano.

La Russia del Sud era stata divisa in zone di azione militare: agli inglesi furono affidati i territori cosacchi, il Caucaso, l'Armenia, la Georgia e il Kurdistan; ai francesi la Bessarabia, l'Ucraina e la Crimea<sup>211</sup>.

In pratica a Parigi vi fu una vera e propria spartizione non solo di sfere d'influenza, ma dei territori da assegnare durante la conferenza della pace tra Londra e Parigi.

Se è pur vero che questa conferenza ebbe luogo quasi contestualmente con gli inizi dei lavori di pace a Brest-Litovsk e che le potenze alleate erano ben coscienti della volontà tedesca d'annihilare definitivamente l'ex Impero Russo parcellizzandolo, cosa che poi avvenne in misura maggiore di quanto fosse stato preventivato, è anche vero che il memorandum in questione fu concordato prima della fine di tale pace. Impressiona come il disegno politico tedesco della parcellizzazione e dello smembramento dell'ex impero russo sia pressoché identico a quello formulato dal governo inglese e francese.

Quindi era logico pensare che sia il governo inglese che quello francese non avrebbero accettato trattati e disegni politici troppo dissimili da quelli concordati tra loro nel dicembre del 1917. In più, la Francia dubitava che la Società delle Nazioni potesse garantirla dalla vendetta tedesca, preferendo, quindi, il sì pur vecchio, ma consolidato sistema di alleanze tradizionali:

«Clemenceau aveva asserito durante un intervento alla Camera dei deputati che aveva suscitato fragorosi applausi: *“Esiste un vecchio sistema di alleanze chiamato equilibrio delle forze, un sistema al quale non rinuncio e che costituirà il mio pensiero guida alla Conferenza di pace”*»<sup>212</sup>.

Il Presidente del Consiglio francese non aveva pregiudiziali contro la Società delle Nazioni, anzi era dell'opinione che una maggiore collaborazione internazionale avrebbe favorito tutte le nazioni, ma la sua esperienza personale lo aveva convinto della necessità di essere pronti ad ogni evenienza<sup>213</sup>. Tale opinione era fortemente condivisa dall'opinione pubblica francese che nutriva grande diffidenza nei

---

<sup>210</sup> Cfr., Petracchi G., *La Russia Rivoluzionaria* cit., p. 46-47.

<sup>211</sup> *Ibidem*, p. 47. La Convenzione è pubblicata in DBFP, 1ª serie, vol. III, pp. 369-370.

<sup>212</sup> MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo*, cit., p. 39.

<sup>213</sup> Link A.S., *Wilson: The New Freedom*, Princeton, New York, 1956, p. 375.

confronti tedeschi<sup>214</sup>. Non deve sorprendere, quindi che la delegazione parigina a Versailles ponesse come condizione principale la propria sicurezza territoriale<sup>215</sup>. Per ciò non intendeva recedere dall'occupare il Reno, a meno che Stati Uniti e Gran Bretagna non si fossero impegnati in un trattato di garanzia congiunto, ossia le due potenze anglosassoni si dovevano impegnare ad intervenire rapidamente *manu militari* nel caso in cui la Francia fosse attaccata nuovamente dalla Germania. Questo trattato si concretizzò il 28 giugno del 1919 contenendo, però, la clausola di *solidarietà*, ovvero che, qualora non fosse stato firmato da anche uno solo dei contraenti, il trattato sarebbe automaticamente decaduto. A causa della mancata ratifica da parte del Senato americano, (20 novembre 1919), il trattato decadde lasciando la Francia senza garanzia militare in funzione anti-tedesca<sup>216</sup>. Questo elemento di spiccata importanza condizionerà le future Conferenze sul Disarmo Navale e la politica europea e mondiale, in quanto è del tutto evidente che la politica europea dal 1919 fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale sarà caratterizzata dalla continua e pressante richiesta di *sicurezza francese*<sup>217</sup>. Clemenceau volle tornare alla politica di potenza di Luigi XIV ribadendo il primato francese nel continente europeo anche per istanze di sicurezza nazionale. Da qui l'atteggiamento di diffidenza e l'ostracismo dimostrato nei confronti delle richieste della delegazione italiana e la conseguente creazione dello stato jugoslavo.

L'Inghilterra era sostanzialmente favorevole ad una pace non troppo punitiva nei confronti della Germania, purché questa si accollasse totalmente la responsabilità dello scoppio del conflitto: *clausole della colpevolezza*<sup>218</sup>. Comunque la Gran Bretagna non avrebbe mai rinunciato né al dominio del mare, che le garantiva la leadership del commercio marittimo, né ai propri interessi nel Mediterraneo, baricentro del suo sistema imperiale e nel Medio Oriente.

Il presidente americano era invece persuaso, potendo contare sui molti crediti maturati nei riguardi delle potenze alleate, non solo di natura morale, ma anche materiale, di proporre e poi far approvare con relativa facilità il progetto americano di pace e quello della Società delle Nazioni, ponendo gli Stati Uniti come i protagonisti tra i leader mondiali<sup>219</sup>. Partendo da queste posizioni lo scontro apparve inevitabile sin dalle prime riunioni. Il problema del disarmo fu demandato a competenze della SdN mentre si provvide a disarmare il poderoso esercito tedesco. Il Patto della Società delle Nazioni impostò poi l'obbligo della riduzione degli armamenti, ma non indicò in che misura e in quale modalità, lasciando la libertà ad ogni nazione di stabilire quale sarebbe stato il limite minimo

---

<sup>214</sup> MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo*, cit., p. 40.

<sup>215</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale italiano 1919-1936, Un confronto politico-diplomatico per il potere marittimo*, USMM, Roma, 1999, p. 3.

<sup>216</sup> D'Amico M.C., *Il Disarmo Navale tra le due guerre mondiali, La politica italiana dalla Conferenza di Washington alla Conferenza di Ginevra*, in Bollettino D'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, giugno 2003, pp. 124-125.

<sup>217</sup> Duroselle J.B., *Storia Diplomatica dal 1919 al 1970*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1972, p. 12.

<sup>218</sup> Gilbert M., *La Grande Storia della Prima Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano, 2000, p. 615.

<sup>219</sup> Giorgerini G., *Da Matapam al Golfo Persico. La Marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*. Milano, Mondadori, 1989, p. 82.

raggiungibile per le proprie esigenze difensive. Si comprende quindi come gli attriti, i contrasti e le polemiche si verificarono quasi immediatamente in seno alla conferenza di pace.

## 2. MARE LIBERUM TRA PACIFICO E MEDITERRANEO

Altro nodo da sciogliere di eccezionale importanza per gli Stati Uniti era rappresentato dalla *Libertà dei Mari*, ossia il diritto dei neutri di poter esercitare il commercio di beni, esclusi dall'uso ed impiego militare, con paesi in guerra. Già allo scoppio delle ostilità vi furono non pochi attriti tra Washington e Londra su questo tema, dato che la componente isolazionista americana desiderava mantenere inalterata la propria libertà commerciale con tutti i paesi belligeranti, nel solco della cultura statunitense del profitto<sup>220</sup>. Le pressioni inglesi furono notevoli e la Royal Navy esercitò un fitto controllo sulle rotte commerciali, tentando di bloccare i mercantili americani, e non solo, anche se carichi di merci di *non contrabbando*<sup>221</sup>, ossia quelle merci destinate ad uso civile e quindi libere di circolare. È interessante notare come allo scoppio della guerra gli Stati Uniti prediligevano commerciare con gli imperi centrali. Questo elemento è eccezionalmente sintomatico, in quanto rileva che le simpatie americane allo scoppio del conflitto erano più rivolte alla Germania che non all'Inghilterra, con la quale gli statunitensi avevano avuto sempre un rapporto di continua conflittualità:

«Il commercio degli Stati Uniti con la Germania e l'Austria-Ungheria precipitò tra 1914 e il 1916 dal valore di 169 milioni di dollari a quello di un milione e mezzo di dollari, mentre nello stesso periodo gli scambi commerciali tra Washington e gli anglo-francesi salirono da meno di un milione di dollari a tre milioni e mezzo. Solo a causa quindi della forzata contrazione dei prediletti traffici con la Germania – incapace di mantenere proprie navi mercantili sugli Oceani – e non in seguito ad una premeditata scelta di schieramento politico, gli Stati Uniti divennero l'*arsenale* di Francia e Gran Bretagna a partire dal 1916»<sup>222</sup>.

Una *Libertà dei Mari*, quindi alla quale il presidente americano non intendeva rinunciare ed un *Controllo dei Mari* che l'Inghilterra non intendeva condividere con nessuno<sup>223</sup>, tanto da far affermare

---

<sup>220</sup> Santoni A., *Storia e Politica Navale*, cit., pp. 134-135; idem, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987, p. 120.

<sup>221</sup> Le merci avevano tre classificazioni: *contrabbando assoluto*, ossia merci destinate a scopi militari; *contrabbando condizionato*, merci non direttamente impiegabili per scopi bellici ma che vi potevano essere comunque impiegate (in tal caso, previo documentata denuncia potevano essere considerate di *contrabbando assoluto*); e le merci di *non contrabbando*, destinate ad uso civile.

<sup>222</sup> Cfr., Santoni A., *Storia e Politica Navale*, cit., p. 135; Link A.S., W.B. Cotton, *American Epoch. A History of the United States since 1900*, Vol. I: *An era of economic change, reform and world wars, 1900-1945*, New York, Alfred A. Knopf, 1980, pp. 164-166.

<sup>223</sup> «... essendosi constatato che la flotta inglese rappresentava una minaccia contro il traffico oltremarino degli altri paesi, ed essendosi la tolleranza britannica contro la concorrenza degli altri paesi resa apertamente



al presidente americano appena giunto a Parigi per discutere la pace ad André Tardieu collaboratore di Clemenceau: «Se l'Inghilterra insisterà a voler mantenere il suo predominio navale al termine del conflitto, gli Stati Uniti sapranno ben mostrarle come costruire una marina da guerra!»<sup>224</sup>.

Libertà per il commercio marino o meglio ancora *Mare liberum*, su diversi piani, naturalmente era il terreno di scontro più consistente tra Stati Uniti e Gran Bretagna. Mentre i primi intendevano applicare il più ampiamente possibile il concetto espresso agli inizi del 600 da Ugo Grozio<sup>225</sup>, i secondi, come allora, intendevano tale libertà a proprio uso e consumo, una sorta di *Mare Clausum* di John Selden 300 anni dopo. Wilson ben presto comprese che avrebbe dovuto cercare molti compromessi nella conferenza di pace e che le due super potenze europee non erano intenzionate a sconvolgere i propri piani a causa dei desideri americani. Si arrivò faticosamente ad una sorta d'intesa che, ad eccezione di Parigi e Londra, scontentò tutti. La politica di pace wilsoniana ebbe la sua ultima sconfitta in patria, quando il Senato americano decise di non ratificare il trattato. Fu un durissimo colpo per tutti anche perché i trattati di pace firmati a Versailles furono realizzati nella convinzione che gli Stati Uniti non solo avrebbero avuto un ruolo di contraente ma anche di esecutore<sup>226</sup>. In pratica i problemi risolti furono inferiori a quelli rimasti in essere. Infatti una pace pasticciata faceva da contraltare solo parzialmente ad altri più gravi problemi come la necessità americana di riequilibrare il Pacifico, la diminuzione della spesa degli armamenti e la libertà dei mari. La volontà americana di ritornare ad una sorta di isolazionismo, significava non interessarsi delle vicende europee per non rimanere invischiati in situazioni controproducenti e dedicarsi esclusivamente ad ampliare i propri commerci e la propria sfera d'influenza nel nuovo mondo e nel

---

manifesta in questo campo, la flotta stessa acquistò un significato, che non era più conforme allo spirito dei tempi, in quanto essa mirava a limitare il giustificato diritto di tutti i popoli marittimi alla libertà dei mari. Il semplice fatto che nei tempi più recenti sia sorta di nuovo l'espressione *Libertà dei Mari*, in correlazione con l'antico principio giuridico del *Mare Liberum*, è una prova del senso di oppressione, che la tirannia esercitata dalla Gran Bretagna sul mare produceva già da lungo tempo»; «Il lungo intervallo di tempo, ormai trascorso dagli avvenimenti della grande guerra, consente di mettere in disparte le discussioni sopra i motivi dell'insuccesso militare, e di considerare invece, sotto un aspetto generale cause ed effetti di questa crisi mondiale. L'essenza di tale crisi si può riassumere dicendo che nell'anteguerra la lotta per il potere marittimo ha costituito, nella subcoscienza politica dei popoli, la premessa dell'aperta esplosione degli interessi imperialisti in contrasto, e che in un prossimo avvenire tale lotta eserciterà un'influenza decisiva, se non altro per il fatto che oggi non esiste più una singola potenza, alla quale sia riservato l'incontrastato predominio sui mari», cfr., Von Scheer, *L'importanza del Mare*, cit., p. 151.

<sup>224</sup> MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo*, cit., p. 36; si veda anche: Walworth A., *Woodrow Wilson*, Vol. II, Baltimore, MD, 1985, p. 217.

<sup>225</sup> Filosofo e giurista, l'olandese Huig de Groot, scrisse agli inizi del 600 il *De iure praedae*, in cui un capitolo era rappresentato dallo scritto *Mare Liberum*. Tale studio fu realizzato per giustificare la cattura da parte degli olandesi di un vascello portoghese, nel golfo di Malacca. Grozio in tale circostanza sostenne il nuovo principio che il mare era territorio internazionale e che quindi tutte le nazioni erano liberi di usarlo per commercio marittimo. A tale scritto i portoghesi risposero con la pubblicazione del libretto *De iusto imperio Lusitanorum Asiatico* di Serafino de Freitas mentre gli inglesi rivendicarono i propri diritti marini con la pubblicazione di John Selden con il suo lavoro dal titolo *Mare Clausum*.

<sup>226</sup> Gilbert M., *La Grande Storia*, cit., p. 628.

Pacifico; la persistente alleanza anglo-giapponese, l'ingordigia dimostrata da Francia ed Inghilterra ed infine il primato commerciale ponevano il mondo sull'orlo di un nuovo conflitto mondiale.

La battaglia navale ai convogli nella Grande Guerra era stata estremamente dolorosa per la marina italiana, infatti la flotta mercantile si vide più che dimezzato il totale di stazza lorda essendo state affondate ben 956.000 tonnellate su di un totale di 1.800.000. Nonostante le gravose perdite la Regia Marina riuscì a mantenere un flusso costante di rifornimenti pari a 54 milioni di tonnellate anche se inferiore al fabbisogno complessivo di circa 70 milioni di tonnellate<sup>227</sup>.

Accanto alle grosse perdite italiane vanno considerate anche quelle dei nostri alleati, falciati dalla flotta sommergibilista austro-germanica. La Francia infatti perse circa il 42% della propria flotta mercantile e l'Inghilterra il 49%<sup>228</sup>. Ma la diversa capacità di ricostruzione del naviglio mercantile solcò maggiormente le differenze.

Se è pur vero che quasi tutto il nostro naviglio mercantile era vetusto ed in buona parte in legno, è anche vero che il nostro apparato industriale navale avrebbe impegnato diversi anni per ricostruire la flotta mercantile. Anche la Francia uscì eccezionalmente provata ma con maggiori possibilità di recupero delle nostre, anche se probabilmente il naviglio affondato era meno antiquato del nostro. Chi nonostante le ingenti perdite riuscì a trarre dei cospicui ed considerevoli vantaggi fu l'Inghilterra. Questa, nonostante il gran numero di affondamenti mercantili subiti, riuscì a progettare e realizzare una catena di costruzione navale mercantile, denominata classe *War*, che le garantì la piena efficienza mercantile in brevissimo tempo. Anzi la Grande Guerra gli aveva affondato una gran parte di naviglio superato che sarebbe comunque da lì a breve stato destinato alla demolizione ed ora poteva contare su di una nuova flotta mercantile prodotta in serie. Le *War* erano navi i vero un po' spartane e non bellissime, ma sicuramente moderne ed efficienti.

Così la guerra aveva consegnato un meraviglioso regalo alla ricostituita flotta mercantile inglese, annientando la concorrenza mercantile degli Imperi centrali, più precisamente della Germania, che ne minacciava il primato prima dello scoppio del conflitto e limitando la capacità concorrenziale degli alleati che avrebbero avuto bisogno di anni per riportare il proprio comparto navale mercantile allo *status quo* precedente alla guerra. Quindi la flotta mercantile di Sua Maestà Britannica era indubbiamente la flotta mercantile egemone in Europa e sarebbe rimasta tale per molto tempo.

L'andamento della guerra, in generale, dipendeva dalla capacità delle nazioni in armi di provvedere ai rifornimenti. Questa necessità toccava naturalmente anche l'Italia, tanto più che essa era sprovvista di materie prime indispensabili per il regolare andamento delle operazioni belliche. Infatti l'Italia, così come altre nazioni alleate, fu regolarmente rifornita durante la Grande Guerra di carbone, metalli e petrolio. ecc.

---

<sup>227</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico* cit. pp. 78.

<sup>228</sup> Fraccaroli A., *Il durissimo compito della Marina*, in *Storia Illustrata*, Milano, Mondadori, maggio 1985.

Se in periodi di guerra con i continui rifornimenti di carbone si garantisce la continuità dello sforzo bellico, con la pace gli stessi rifornimenti di carbone consentono la sopravvivenza e la ripresa dell'industria italiana tanto da poterla far tornare competitiva sui mercati esteri.

Ma la Grande Guerra aveva regalato il controllo dei mercati marittimi alla Gran Bretagna, tanto che il prezzo del trasporto del carbone, sulla tratta Bristol Genova, indispensabile per l'andamento della guerra ma anche vitale per lo sviluppo industriale, alla fine del conflitto passò dal prezzo calmierato di 47,6 scellini la tonnellata ad un prezzo compreso tra i 70 e i 77,6 scellini la tonnellata trasportata.

Questo regime di monopolio era destinato a durare fino a quando nel 1920 vi fu l'ingresso sul mercato dei noli marittimi europei dei mercantili americani (circa 3,5 milioni di tonnellate, ossia quasi due volte l'equivalente della flotta mercantile italiana allo scoppio della II Guerra Mondiale n.d.r.) varati nel solo 1919. Il prezzo del trasporto del carbone sulla tratta Bristol Genova scese vertiginosamente fino ad arrivare a 20 scellini la tonnellata nel 1921<sup>229</sup>.

A differenza dell'Inghilterra che con la realizzazione dei mercantili classe "War" e dell'America che in un solo anno riuscirà a riversare nel mercato europeo 3 milioni e mezzo di naviglio mercantile, l'Italia tra mille difficoltà sarà impegnata fino alla fine degli anni venti a raggiungere il livello di naviglio mercantile anteguerra. Infatti dal 1919 al 1927 la nostra industria cantieristica produrrà un totale di 378 navi mercantili per un tonnellaggio totale di 1.004.375<sup>230</sup>. Naturalmente è doveroso far notare che questo grosso impegno nella costruzione di una nuova flotta mercantile sottrarrà preziosissime risorse alla Marina Militare, la quale negli anni successivi al primo conflitto con grande difficoltà riuscirà a terminare i lavori delle navi militari ancora sugli scali, aumentando il divario delle costruzioni navali mondiali tra le potenze marittime. Addirittura *L'Italia Marittima*<sup>231</sup> lanciò lo slogan *non un soldo per la marina da guerra*<sup>232</sup>.

---

<sup>229</sup> Come ricorda Mazzetti M. «Dalla disponibilità di carbone praticamente dipendeva la continuazione dello sforzo bellico italiano. Con la fine del conflitto, dalla disponibilità di carbone dipendeva in buona parte la possibilità dell'industria italiana di tornare ad essere competitiva sui mercati esteri. Nell'ultimo periodo della guerra il traffico marittimo alleato era di fatto posto sotto il controllo dell'Inghilterra ed i dirigenti inglesi non avevano alcuna intenzione di favorire lo sviluppo industriale dei propri alleati al termine del conflitto. Così, quando nel luglio del 1919, terminò l'accordo per il trasporto del carbone dal canale di Bristol a Genova al prezzo calmierato di 47,6 scellini la tonnellata, il costo del trasporto prese a salire e alla fine dell'anno oscillava tra 70 e i 77,6 scellini la tonnellata. Nel 1920 l'immissione sul mercato dei noli di tre milioni e mezzo di tonnellate di naviglio mercantile varate nel 1919 dagli Stati Uniti cominciò a fare sentire il suo peso e da 65-70 scellini il costo del trasporto di una tonnellata di carbone dal canale di Bristol a Genova scese a 37,6 a luglio e a 22,6 a settembre; in conseguenza dei nuovi vari nel 1921 il costo del trasporto si ridusse ulteriormente oscillando tra i 18 ed i 20 scellini». Cfr., *L'industria italiana nella grande guerra*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, 1979 pp. 169. Cfr., Bachi R., *L'Italia economica nel 1918* Città di Castello, 1919, pp. 218-249.

<sup>230</sup> Nel 1919 producemmo 19 navi per 92.900 tonnellate. Nel 1920 15 navi per 78.640 tonnellate. Nel 1921 31 navi per 143.193 tonnellate. Nel 1922 17 navi per 85.834 tonnellate. Nel 1923 16 navi per 60.000 tonnellate. Nel 1924 15 navi per 74.000 tonnellate. Nel 1925 22 navi per 126.000 tonnellate. Nel 1926 148 navi per 250.289 tonnellate. Nel 1927 83 navi per un totale di 93.519 tonnellate. Si veda Romeo R., *Breve storia dell'Industria italiana 1861-1961*, Milano, Il Saggiatore II Ed., 1991, Tavola 13, pp. 349.

<sup>231</sup> La rivista della Marina Mercantile

<sup>232</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale italiano*, cit., p.9.

A prescindere dal caso italiano, che è comunque eccezionalmente significativo per comprendere le tante dinamiche e difficoltà economiche e commerciali delle nazioni europee uscite dalla Grande Guerra, è indubbio che già nel 1920 con il varo di quest'enorme massa di mercantili nel mercato del vecchio continente gli Stati Uniti dettero un segnale inequivocabile e di gran forza alla ormai *altra* super potenza navale: la Gran Bretagna. Una vera e propria dichiarazione di guerra economica con la quale Washington intendeva sottolineare la propria autonomia e quindi libertà commerciale ed il proprio ruolo da leader nel mondo. Londra era stata avvisata, ormai era indubbio che sarebbe stato costretta a condividere il dominio dei mari con gli *yankees*.

La guerra aveva significativamente cambiato non solo la geografia mondiale ma anche i relativi equilibri. Se tale principio valeva per la politica in generale a maggior ragione assunse un significato ancora più ampio per l'esercizio del potere navale. Questo cambiamento era soprattutto causato dalle nuove trasformazioni tecnologiche ed a quelle legate al commercio ed infine dall'industria che, divenuta di massa, prende naturalmente una forte dimensione mondiale. Da ora in poi, la potenza che riesce ad esercitare il dominio sul mare possiede un vantaggio eccezionalmente superiore a qualsiasi potenza terrestre. Tale dominio viene esercitato sia sul piano commerciale, che sul controllo delle vie di rifornimento e di comunicazione, facendo sì che la pressione politica di una potenza padrona del mare sia superiore a qualsiasi pressione esercitata da ogni altra potenza terrestre. In sintesi, con la fine del conflitto e con gli Stati Uniti intenzionati ad svolgere fino in fondo il loro nuovo ruolo di leader, l'Inghilterra perse il suo primato politico mondiale poiché costretta a condividere quello navale con altre potenze:

«Considerando la questione da un punto di vista militare la potenza marittima preponderante ha un vantaggio superiore a quello della più forte potenza terrestre, perché ha il dominio di una superficie illimitata. Ma la sua sovranità assoluta può essere compromessa, sia dalla fortuna delle battaglie, che nella guerra marittima ha un'influenza ancora più decisiva che non in quella terrestre, come dalle alleanze. Io mi fido sempre sul principio che la politica marittima e la politica delle alleanze si debbano integrare vicendevolmente: ognuna di esse perde il proprio potere determinante senza l'altra»<sup>233</sup>.

L'assunto di von Tirpitz è assolutamente esplicativo ed è fondamentale per bene comprendere le tante dinamiche che muovevano le nuove super potenze uscite dalla Grande Guerra. Infatti se l'Inghilterra aveva perso la supremazia navale a causa dell'enorme sviluppo della marina americana, manteneva il predominio relativo e strategico grazie alla permanenza dell'alleanza anglo-giapponese,

---

<sup>233</sup> von Tirpitz A., *Memorie*, cit., p. 223.

che di fatto non solo metteva in inferiorità quantitativa la U.S. Navy, ma la costringeva ad essere schierata su due oceani: quello Atlantico e quello Pacifico.

All'inizio del secolo diciannovesimo le tre più grandi flotte navali erano tutte europee: l'inglese, la francese e naturalmente quella russa. Questo elemento dimostra come la politica mondiale, in fondo, fosse decisa quasi esclusivamente nelle cancellerie delle corti del vecchio continente. Dopo Tsushima, si ebbe un primo cambio al vertice nelle marine mondiali, non solo a causa della straordinaria sconfitta della flotta russa che relegò l'impero zarista a potenza navale di secondo piano<sup>234</sup>, ma anche per il fatto che con l'avvento delle dreadnought<sup>235</sup> nel periodo 1905-1907, (ossia una corazzata veloce di grandi dimensioni monocalibro e fortemente armata che rendeva, di fatto, obsolete tutte le corazzate costruite in precedenza) si ebbe la corsa agli armamenti navali anglo-tedesca<sup>236</sup>. Dato che le corazzate pre-dreadnought furono considerate inadeguate da tutti gli stati maggiori delle marine più importanti, il vantaggio inglese si annullò di colpo consentendo alla Germania guglielmina di partire, nella gara delle nuove costruzioni navali, dallo stesso punto in cui partiva la Royal Navy<sup>237</sup>.

---

<sup>234</sup> La flotta russa aveva fatto notevoli passi in avanti sia qualitativi che quantitativi da Alessandro III in poi. Fu lui che decise d'imprimere una forte modernizzazione della flotta tanto da dover essere alla pari delle marine più moderne dell'epoca. Naturalmente, nonostante gli enormi sforzi profusi, la flotta russa fu ben lungi dal recuperare il divario con le maggiori potenze navali e per ciò che Pietrogrado acquistò un notevole numero di navi moderne all'estero, ciò ne compromise l'omogeneità. Non dimeno con lo zar Alessandro III la flotta imperiale russa raggiunse la ragguardevole cifra di oltre trecentomila tonnellate, fra cui 17 corazzate e 10 incrociatori corazzati. Lo zar fece in modo di raddoppiare il bilancio della marina portandolo da trenta milioni del 1884 a cinquantun milioni di rubli nel 1894. Nicola II raccolse l'eredità paterna ed anch'egli fu promotore di una grande forza navale russa. Infatti aumentò ancora i bilanci per la marina che ormai erano giunti a ben novanta milioni di rubli nel 1904 e la flotta accresciuta fino a raggiungere l'importante quota di mezzo milione in tonnellate di naviglio militare. Facendola così divenire ad inizio secolo scorso la terza forza navale del mondo. Dopo Tsushima la flotta fu drasticamente ridimensionata, ma lo zar non perse tempo a ricostruirne una parte e ormai anche le altre potenze avevano dato vita ad imponenti programmi navali. Per una breve panoramica sulla storia della marina russa si veda: Celona T., *La Russia sul Mare*, Longanesi, Milano, 1968. Sull'argomento si veda anche: Veronesi M., *Dagli zar ai soviet: la marina russa dal 1600 al 1939*, 2014; Greger R., *The Russian Fleet 1914-1917*, A.J. Watts 1972; Graf A., *Sul Novik, la flotta russa nella guerra e nella rivoluzione*, Regia Accademia Navale 1928; Mordal J., *Venticinque secoli di guerra sul mare. Da Salamina a Midway*, Mursia, 1973.

<sup>235</sup> Tale tipo di corazzata prese il nome dalla prima nave da battaglia della Royal Navy (il Dreadnought, appunto). La progettazione iniziò nel gennaio 1905: dotata di dieci cannoni da 305 mm con una velocità di circa 21 nodi, fu impostata in ottobre e varata nel febbraio del 1906, costruita nei cantieri di Portsmouth. Entrò in servizio alla fine del 1906. Gli stessi studi vennero affrontati anche in Italia con una certa serietà ed un certo interesse. Infatti la Regia Marina poteva annoverare già un primo studio pubblicato nel 1903 condotto dal colonnello del genio navale Vittorio Cuniberti sulla prestigiosa rivista navale inglese *Jane's Fighting Ships*, dal titolo: *An ideal Battleship for The British Fleet*. In pratica molte delle innovazioni delle future dreadnought varrà preso dallo studio del colonnello del genio navale italiano. Le motivazioni che indussero l'Italia a non costruire per prima tale tipo di nave furono molteplici non ultime questioni di natura economica. Sulla storia del progetto di Cuniberti, si veda: Micali Baratelli F., *La Marina Militare italiana nella vita nazionale 1860-1914*, Milano, Mursia, 1983, pp. 354-358.

<sup>236</sup> Si veda Santoni A., *Storia e Politica Navale*, cit., pp. 59-68.

<sup>237</sup> Sulla rivalità navale anglo-tedesca si veda: Herwig, Holger H. *Luxury Fleet: the Imperial German Navy, 1888-1918*. Boston: Allen & Unwin, 1980; Hood, Miriam, *Gunboat Diplomacy, 1895-1905: Great Power Pressure in Venezuela*, 2nd ed. London: Allen & Unwin, 1983; Kennedy, Paul M., *The Rise of the Anglo-German Antagonism, 1860-1914*. Boston: Allen & Unwin, 1980; Lambi I.N., *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*, Boston: Allen & Unwin, 1984; Marder A.J., *The Anatomy of British Sea Power; a History of British Naval Policy in the Pre-*

Si può affermare che la gerarchia delle potenze navali fu molto fluida negli anni che vanno dalla fine dell'800 ai primi anni del 900. Con la fine della Grande Guerra questa gerarchia mutò nuovamente. Infatti, prima del conflitto, la Royal Navy manteneva il primato navale con un certo vantaggio sulla seconda Kaiserliche Marine<sup>238</sup>, mentre il terzo posto era condiviso tra U.S. Navy ( 894.889 tons.) e Marine Nationale (899.915 tons.) per poi passare a quella Imperiale giapponese (circa 700.000 tons.) ed infine quella italiana che contava circa mezzo milione di tonnellate di naviglio militare<sup>239</sup>. Ora, dopo Versailles e con la sostanziale scomparsa della marina tedesca autoaffondatasi a Scapa Flow, la gerarchia delle potenze navali mutò nuovamente. Infatti, se pur la Royal Navy continuava a mantenere il primo posto, questa ora possedeva un risibile vantaggio su quella statunitense, mentre il secondo posto veniva occupato da quella giapponese, anch'essa fortemente rinforzatasi durante il conflitto<sup>240</sup>. La Marine Nationale si posizionava al quarto posto, avendo il governo francese dovuto profondere le proprie energie economiche ed industriali sul fronte terrestre dove la Francia fu maggiormente impegnata. In effetti, per tutta la durata del conflitto la Francia non riuscirà a sostituire il naviglio militare perduto abbassando così, in modo considerevole, il vantaggio che la Marine Nationale possedeva sulla Regia Marina. Se la Regia Marina era pari al 56% di quella francese prima del conflitto, essa, nel dopoguerra, raggiungerà il 60%. Questo dato è molto indicativo, anche perché, se pur solo parzialmente, spiegherà molte delle scelte fatte da Parigi in campo navale oltre che in quello politico negli anni successivi alla Grande Guerra.

Ora, a guerra terminata e con il conseguente raggiungimento della tanto agognata pace, l'opinione pubblica europea ed americana riprese, tramite il fiorire di associazioni civili, ad esercitare una considerevole pressione sui governi per sottoscrivere progetti concreti sul disarmo mondiale e porre finalmente la guerra fuori legge. L'idea di fondo per costoro, analizzandola brevemente, era che lo scoppio di tale sciagura andava ricercata nella corsa agli armamenti che aveva pervaso le potenze

---

*Dreadnought Era, 1880-1905*, New York: A.A. Knopf, 1940; Padfield P., *The Great Naval Race: The Anglo-German Naval Rivalry, 1900-1914*, London: Hart-Davis, MacGibbon, 1974; Schofield, Brian Beham, *British Sea Power: Naval Policy in the Twentieth Century*, London: Batsford, 1967; Schurman, Donald M., *The Education of a Navy; the Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, Chicago: University of Chicago Press, 1965; Woodward E.L., *Great Britain and the Germany Navy*, Oxford: The Clarendon Press, 1935. Si consiglia anche la vision dei seguenti saggi: Clark J., *Anglo-German Naval Negotiations, 1898 to 1914 and 1935 to 1938*, in *Journal of the Royal United Service Institute* 108, n° 632, pp. 349-353; Kennedy, P.M., *Britain and the Tongan Harbours, 1898-1914*, *Historical Studies* 15, n° 58, 1972, pp. 251-267; Maurer J.H., *Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I: Lessons for Today?*, *Political Science Quarterly* 112 (1997), pp. 285-306; McDermott J., *The British Foreign Office and Its German Consuls before 1914*, *The Journal of Modern History* 50, n° 1 (1978), pp. 1001-1034; Otte T.G., *An Altogether Unfortunate Affair: Great Britain and the Daily Telegraph Affair*, *Diplomacy & Stonecraft* 5, no.2 (1994), pp. 296-333; Rood H. W., *How the Royal Navy Met the Challenge*, U.S. Naval Institute Proceedings 84, n°2 (1958), pp. 67-77; Steinberg J., *The 'Novelle' of 1908: Necessities and Choices in the Anglo-German Naval Arms Race*, *Transactions of the Royal Historical Society* 21 (1971), pp. 25-43.

<sup>238</sup> Sul confronto tra le due marine per singola tipologia di nave si veda: Santoni A., *Storia e Politica Navale*, cit., p. 82.

<sup>239</sup> Si veda: *Dati sul potere marittimo delle varie nazioni*, Stato Maggiore della Regia Marina, Roma, 1933.

<sup>240</sup> Bywater H.C., *Il Potere marittimo nel Pacifico*, Firenze, Carpigiani, 1922, p. 56.

europee nei primi anni del nuovo secolo. Da qui, la convinzione che con una limitazione degli armamenti condivisa da tutti, il mondo sarebbe stato finalmente libero dalla follia della guerra<sup>241</sup>. La nascita della Società delle Nazioni, la quale nel suo statuto all'articolo 8<sup>242</sup> prevedeva una forma di disarmo per il mantenimento della pace, dava maggiore forza all'opera di pressione esercitata da questi movimenti per il disarmo sui singoli governi. Con i trattati di Versailles si era già provveduto a ridurre eccezionalmente le forze armate delle nazioni sconfitte. Ciò avrebbe comportato, come in realtà fu, ma in modo solo parziale, la possibilità di limitare considerevolmente anche gli eserciti degli stati vincitori. Questa riduzione, però, interessò soltanto le forze armate terrestri e limitatamente anche le aviazioni delle nazioni vittoriose, lasciando pressoché inalterate le flotte ed i poderosi programmi navali ancora in via di completamento. Anzi, le super potenze marine tentarono di mantenere alti gli standard costruttivi navali<sup>243</sup>. Nonostante l'enorme pressioni esercitate dai movimenti sul disarmo, sviluppatasi maggiormente in maniera poderosa negli Stati Uniti ed in Gran Bretagna, e nonostante che lo statuto della Società delle Nazioni prevedesse una riduzione degli *armamenti nazionali al limite minimo compatibile con la sicurezza dello Stato*, paradossalmente, le tre potenze navali oceaniche si stavano preparando ad una *gigantesca corsa navale*<sup>244</sup>.

In America il vento del pacifismo soffiava forte coinvolgendo numerosi strati della società civile, dalla stampa all'associazionismo giovanile, dove i temi del disarmo facevano sempre più breccia nei cuori<sup>245</sup>. Tale pressione e tale desiderio furono prontamente avvertiti dal mondo politico tanto da far sì che il Presidente della Commissione Esteri del Senato, senatore Borah, richiedesse ufficialmente al presidente Harding, alla fine di dicembre del 1920, d'intavolare urgentemente trattative

---

<sup>241</sup> Minardi S., *Mac Donald*, cit., p. 27.

<sup>242</sup> L'art. 8 del Patto della Società delle nazioni prevede che: «I Membri della Società riconoscono che, per mantenere la pace, occorre ridurre gli armamenti nazionali al limite minimo compatibile con la sicurezza dello Stato e con l'azione comune intesa ad assicurare l'adempimento degli obblighi internazionali. Il Consiglio, tenendo conto della posizione geografica e delle circostanze di ogni Membro della Società, redigerà i programmi di questa riduzione, affinché i vari Governi li esaminino e provvedano. Tali programmi dovranno essere sottoposti a nuovo esame e revisione, almeno ogni dieci anni. Una volta adottati dai vari Governi, i limiti degli armamenti così stabiliti non potranno essere superati senza il consenso del Consiglio. I Membri della Società convengono che la fabbricazione di munizioni e strumenti di guerra da parte di privati si presta a gravi obiezioni. Il Consiglio avviserà ai modi di prevenire gli effetti perniciosi di questa fabbricazione, col debito riguardo alle necessità di quei Membri della Società che non sono in grado di fabbricare le munizioni e gli strumenti di guerra necessari alla propria salvaguardia. I Membri della Società si impegnano ad effettuare, nei reciproci rapporti, un completo e leale scambio di informazioni circa le proporzioni dei loro armamenti, i loro programmi militari, navali ed aeronautici, e le condizioni delle loro industrie in quanto possano adattarsi a fini di guerra».

<sup>243</sup> Ferrell R.H., *American diplomacy in the Great Depression: Hoover-Simson foreign policy 1929-1933*. New York, Norton, 1958, p. 28; Minardi S., *Mac Donald*, cit., p. 28.

<sup>244</sup> Bailey Thomas A., *A diplomat history of the American people*, Englewood Cliffs, Prentice Hall, 1974, p. 638. Cfr., Minardi S., *Mac Donald*, cit., p. 28.

<sup>245</sup> Bisogna sottolineare come le associazioni pacifiste nacquero in Europa già all'inizio del diciannovesimo secolo: «Intanto cresceva il numero dei simpatizzanti di organizzazioni pacifiste, nate soprattutto in Belgio, Francia e Gran Bretagna, accumulate dal desiderio di arrivare a un disarmo graduale, e verso le quali era indirizzata la simpatia dello stesso Wilson» in D'Amico M.C., *Il Disarmo Navale tra le due Guerre Mondiali*, in Bollettino D'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare, Roma, giugno 2003, pp. 119-120.

diplomatiche per il disarmo navale con Inghilterra ed il Giappone<sup>246</sup>, ossia le principali potenze navali del Pacifico e dell' Estremo Oriente<sup>247</sup>.

In realtà oltre alla sensibilità, per così dire, dei governanti americani alle istanze provenienti dalla sfera civile e della società statunitense, l'esigenza d'indire una conferenza sul disarmo nasceva dalla necessità d'evitare un'escalation alla corsa agli armamenti tra Inghilterra, Giappone e U.S.A. Infatti, mentre s'imbastivano a Washington i preparativi diplomatici necessari per creare le premesse della conferenza, negli scali navali americani si poteva annoverare l'avvio dei lavori per ben 10 corazzate con dislocamento tra le 32.000 e 43.000 tonnellate<sup>248</sup>, quattro incrociatori da battaglia, sessanta cacciatorpediniere, dieci esploratori e altro naviglio sommergibilistico e di tipo minore<sup>249</sup>. Gli americani, in realtà, avevano stanziato nel 1920 ben 425 milioni di dollari per le costruzioni navali. A questa imponente spesa fece subito eco lo stanziamento di 470 milioni di yen da parte giapponese per la costruzione di cinque navi di grossa stazza<sup>250</sup>. A questa corsa non si sarebbe certo sottratta l'Inghilterra, che aveva sollecitato più volte il governo americano per la convocazione di una conferenza sul disarmo navale.

È doveroso ricordare che il Segretario della Marina Daniels aveva già proposto un ampliamento<sup>251</sup> del programma navale al Congresso americano, nel 1919. Posto di fronte ad un netto rifiuto, Daniels non si dette per vinto presentando l'anno successivo un ulteriore progetto d'ampliamento del programma navale per l'esercizio finanziario del triennio 1921-1923 che prevedeva la messa in scalo di altre: 3 navi di linea; 1 incrociatore da battaglia; 4 navi portaerei; 30 incrociatori; 18 super cacciatorpediniere; 18 sommergibili ed altro naviglio minore. Era del tutto evidente che il Navy Department cercava di dotare gli Stati Uniti di una forza navale capace di misurarsi *contro qualsiasi opposizione o combinazione*<sup>252</sup>:

«Army and Navy strategic thinkers developed a worst-case scenario when contemplating American strategy. Britain and Japan were in fact the only nations that could seriously challenge

---

<sup>246</sup> Cfr., Endicott Osgood R., *Ideals and self-interest in America's foreign relations*, Chicago-London, University of Chicago Press, 1969, p. 338.

<sup>247</sup> Si veda Minardi S., *Mac Donald*, cit., pp. 28-29; Idem, *Il Disarmo Navale*, cit., p. 18.

<sup>248</sup> Nel testo il riferimento alle tonnellate non è quello metrico, ossia 1 tonnellata equivale a 1.000 kg. Le tonnellate *standard*, o inglesi, equivalgono a 1.016 kg.

<sup>249</sup> Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 14.

<sup>250</sup> Si veda Minardi S., *Il Disarmo navale italiano*, cit., pp. 12-14. In realtà secondo Giovanni Bernardi il Giappone impostò nel triennio 1919/1921 6 navi di linea, 1 nave portaerei, 9 incrociatori, 29 cacciatorpediniere e 28 sommergibili. L'Inghilterra aveva nello stesso periodo in costruzione ben 4 navi di linea (Incrociatori da Battaglia classe *Hood*) 3 portaerei e 1 sommergibile. Cfr., Bernardi G., *Il Disarmo Navale tra le due Guerre Mondiali 1919-1939*, Roma, USMM, 1975, p. 35.

<sup>251</sup> Tale ampliamento prevedeva la costruzione di altre: 2 corazzate; 1 incrociatore da battaglia; 10 incrociatori armati con cannoni da 203 mm; 5 super cacciatorpediniere ed altro naviglio minore. Cfr; *Brassey's Naval and Shipping Annual, 1920-1921*, p. 43; Roskill S., *Naval Policy between the wars. The period of Anglo-American Antagonism (1919-1929)*, Collins, London, 1968, p. 213; cfr., Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 33.

<sup>252</sup> Baywater H. C., *Navies and Nations*, Costable, London, 1927, p. 106.



American interests. If the probability of a war was low, a conflict with Britain, Japan or both powers held the most dangerous prospects. Furthermore, planning for a one-or two-ocean war enabled the armed services to offer some justification for their budget requests, and major war scenario had the unintended consequence of providing training for staff officers in the complexities involved in a major conflict»<sup>253</sup>.

È naturalmente palese l'intento dei vertici americani della marina di non voler perdere il primato navale, ottenuto durante la prima guerra mondiale, anche qualora si sarebbero dovuti confrontare con le altre due super potenze oceaniche<sup>254</sup>. Il Congresso, comunque, anche in questa circostanza, ritenne troppo oneroso per lo Stato americano un ampliamento così considerevole e decise di non approvare anche questa proposta di ingrandimento del programma navale<sup>255</sup>.

Infatti gli U.S.A., pur avendo iniziato un programma navale a dir poco superbo, vedevano con preoccupazione una corsa agli armamenti nel Pacifico, poiché bisognava dare luogo alla trasformazione dell'industria da guerra in industria di pace. Da qui la necessità di veicolare i consistenti fondi e le enormi energie economiche destinate alla costruzioni militari alla più proficua ed indispensabile industria di pace. Un altro elemento destava più di tutti grande preoccupazione a Washington, ossia il possibile rinnovo della allarmante alleanza anglo-giapponese<sup>256</sup> che metteva in minoranza ed in grossa difficoltà geostrategica la forza navale americana. Infatti, anche se l'U.S. Navy aveva ormai raggiunto una forza navale pari a quella britannica, l'alleanza di quest'ultima con la Flotta Imperiale giapponese<sup>257</sup> sbilanciava enormemente i rapporti di forza a favore di Londra. Naturalmente gli U.S.A. erano ben consapevoli che non avrebbero mai potuto esercitare grosse pressioni sul Giappone qualora questo fosse rimasto alleato con l'Inghilterra<sup>258</sup>. Soprattutto non

---

<sup>253</sup> Ross S.T., *American War Plans*, cit., p. 117.

<sup>254</sup> «Fu così che nel dopoguerra gli Stati Uniti, fronteggiati da un Giappone sempre più forte nel Pacifico e determinati a difendere il principio della libertà dei mari, finirono per abbracciare completamente la tesi che la loro Marina non dovesse essere inferiore a nessun'altra, neppure a quella britannica ("a Navy second to none"). Molti ufficiali di Marina, desiderando che la flotta americana raggiungesse il primo posto nel mondo, proposero di approfittare delle contemporanee difficoltà economiche della Gran Bretagna per sottrarle il plurisecolare dominio dei mari, mantenuto fino a quel momento grazie al possesso di una flotta capace di vincere coalizioni di flotte avversarie e di garantire le comunicazioni con la Madrepatria e il resto del mondo». Cfr., Pardini D., *La parità navale italo-francese tra le due guerre mondiali*, in Bollettino D'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare, Roma, settembre 2000, pp. 168-169. Si veda anche: Salvatorelli L., *Ventanni fra due guerre*, Roma, Edizioni Italiane, 1946, p. 131.

<sup>255</sup> Cfr., Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit., pp. 32-34.

<sup>256</sup> Pratt J.W., *A history of United States foreign policy*, The University of Buffalo, 1965, pp. 545-546; Serra E., *La diplomazia in Estremo Oriente, mezzo secolo di problematica: 1900-1950*, in *Questioni di storia contemporanea*, Milano, Feltrinelli, 1967, p. 657; Minardi S., *MacDonald*, cit., pp. 30-31.

<sup>257</sup> Terza flotta al mondo dopo quella americana ed inglese.

<sup>258</sup> «... negli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale, una crescente tensione caratterizzava i rapporti tra Stati Uniti e il Giappone, tensione che traeva origine dalle manifestazioni dell'espansionismo nipponico in Cina. E a Londra ci si rendeva perfettamente conto che il rinnovo dell'alleanza navale con il Giappone avrebbe prodotto, oltre Atlantico, malumore a tutti i livelli. Era infatti fin troppo evidente che, sino a quando l'alleanza fra Inghilterra e Giappone fosse stata in vita, Washington non se la sarebbe sentita di

andava sottovalutato per Washington il continuo appetito territoriale giapponese a spese della Cina<sup>259</sup> partner commerciale americano.

Il governo americano fece chiaramente capire a Londra che non avrebbe negoziato alcun accordo sul disarmo fino a che tale alleanza fosse rimasta in vita. «Perciò gli americani misero i cugini inglesi di fronte all'aut aut: o porre fine all'alleanza con il Giappone, o prepararsi a fronteggiare l'ostilità di Washington»<sup>260</sup>.

La posizione inglese invece era diversa. L'alleanza con il Giappone nacque dalla necessità della Gran Bretagna di ridimensionare le spinte espansionistiche dell'Impero Russo prima e dell'Impero Germanico poi. La scomparsa di questi due fenomenali antagonisti invalidava agli occhi inglesi la necessità di tale alleanza, tanto più che adesso essa era motivo d'attrito con il governo statunitense. Tanto meno l'Inghilterra si poteva permettere di sganciarsi da questa senza veder diminuire il proprio prestigio internazionale. Da qui la necessità non solo d'inserire il problema del riequilibrio tra le potenze in Estremo Oriente e nel Pacifico, ma che la conferenza fosse indetta dagli Stati Uniti. Qualora ciò non fosse accaduto il governo inglese era intenzionato a convocarla a Londra pur di risolvere il problema in quell'area del mondo<sup>261</sup>.

La possibilità da parte del governo inglese, o per meglio dire, l'opportunità di rinnovare l'alleanza anglo-giapponese fu discussa il 20 giugno 1920 a Londra in seno alla Conferenza Imperiale. In questa circostanza Balfour espresse con molta chiarezza l'opinione del Committee of Imperial Defence, secondo il quale era opportuno continuare a mantenere in vita l'asse Tokio-Londra vista la debolezza inglese in Estremo Oriente<sup>262</sup>. La costruzione di una grande base militare a Singapore, peraltro già preventivata, avrebbe in qualche modo rafforzato le posizioni di Londra in quell'area del mondo, ma non avrebbe, di certo, risolto il problema e sarebbero stati impiegati anni per la sua realizzazione. Le parole di Balfour furono condivise anche dai delegati della Nuova Zelanda e dell'Australia, anzi quest'ultimo osservò che in mancanza di prove certe della volontà da parte degli Stati Uniti di intraprendere seriamente una politica sul disarmo navale era opportuno, al fine di supplire all'inferiorità navale imperiale nel Pacifico, sottoscrivere un'alleanza con un'altra potenza navale<sup>263</sup>.

---

negoziare qualsivoglia accordo sugli armamenti navali. Agli americani non sfuggiva il nesso esistente fra il dinamismo nipponico in Cina e l'alleanza navale anglo-giapponese. Infatti, Londra offriva all'alleato asiatico la copertura diplomatica di cui esso aveva bisogno per la sua penetrazione nella Cina settentrionale, senza la quale il Giappone rischiava di restare quasi sicuramente isolato». Cfr., Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 21.

<sup>259</sup> Panikkar K.M., *Storia della dominazione europea in Asia*, Torino, Einaudi, 1966, p. 306.

<sup>260</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale*, cit., p. 22. Come suggerito dallo stesso Minardi è interessante ricordare ciò che riporta W. Churchill: «Gli Stati Uniti informarono la Gran Bretagna che continuare in quella alleanza con il Giappone, alla quale i giapponesi si erano scrupolosamente conformati, avrebbe creato una frattura nei rapporti anglo-americani, e di conseguenza l'alleanza venne annullata». Churchill W., *La Seconda Guerra Mondiale*, vol. I, *Da Guerra a Guerra*, I edizione, Milano, Oscar Mondadori, 1970, p. 17.

<sup>261</sup> Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 218

<sup>262</sup> Gibbs N.H., *Grand Strategy, Vol. I Rearmament Policy*, London, Her Majesty's Stationary Office, 1976, p. 18.

<sup>263</sup> «The former, in particular, argued that there was as yet no concrete evidence that America would be any more willing to discuss disarmament without the Anglo-Japanese Treaty than with it. He also claimed that,

Di opinione discordante fu il delegato canadese il signor Meighen, Primo Ministro del Canada, il quale in linea con il suo predecessore, Sir Robert Borden, riteneva un errore il rinnovo dell'alleanza anglo-giapponese, in quanto avrebbe reso difficili i rapporti anglo-americani. La soluzione andava ricercata nella convocazione di una conferenza sul disarmo navale alla quale era indispensabile, per la sua riuscita, che vi partecipasse Washington. Era del tutto evidente secondo Meighen che gli Stati Uniti non avrebbero mai partecipato a tale simposio qualora il governo di sua maestà britannica avesse mantenuto in vita l'alleanza con il governo nipponico poiché questa era percepita, non solo dagli uomini politici, ma anche dalla società civile americana come un trattato anti-statunitense<sup>264</sup>. In effetti la Grande Guerra aveva fatto solo sopire le preoccupazioni del Canada per il *pericolo giallo*. Già durante il conflitto il premier canadese cercò di ampliare la sua forza navale e conseguentemente la difesa costiera per meglio difendere le coste orientali della British Columbia in quanto era convinto che: «Our great concern is that just as soon as the war ends we shall find Japan in complete control of the Pacific»<sup>265</sup>. In effetti con l'armistizio i rapporti tra le tre super potenze navali incominciarono a deteriorarsi e nel Canada, oltre che negli Stati Uniti, riapparve con vigore la preoccupazione per un Giappone troppo forte e molto aggressivo in tutto il Pacifico. Naturalmente la Columbia Britannica si sentiva maggiormente esposta a questo pericolo e fu in particolare qui che il sentimento anti-giapponese assunse tratti preoccupanti. Le motivazioni non furono solo legate a questioni di natura politica. Infatti, in questo quadro, anche l'aspetto razziale aveva un peso a dir poco specifico e di grande importanza. La massiccia immigrazione giapponese in questa area del Canada aveva accentuato tale preoccupazione.

«Japanese expansion in the Pacific had brought many Canadians to regard "*America as the champion of western civilization*" and the Dominion could therefore probably not remain neutral in a war between the United States and Japan»<sup>266</sup>.

Inoltre, la naturale tendenza dei popoli emigranti di riunirsi in comunità in piccoli e grandi centri veniva visto come un elemento sospetto che inficiava la sicurezza, anche militare, di tutta la regione. Il basso tenore di vita degli emigranti giapponesi e la loro tendenza a ricercare nella ittiocoltura la propria naturale sfera lavorativa, accompagnata dai conseguenti investimenti in tale settore

---

failing disarmament — admittedly the most desirable objective but one towards which the American Government had, so far, taken no positive steps — the only way to insure against the Empire's prospective naval inferiority in the Pacific was by alliance with another naval Power». Cfr., Gibbs N.H., *Grand Strategy*, cit., p. 18.

<sup>264</sup> *Ibidem*.

<sup>265</sup> Sarty R., *There will be trouble in the North Pacific*, cit., p. 25.

<sup>266</sup> PAC, RG 24, box 2643, HQS 3497, n.s., "*Precis of a Lecture delivered at the Royal Military College, to the Staff College Preparatory Course, 3 February 1922.*"

economico, li resero maggiormente invisibili a quella sfera della società canadese che li percepiva, adesso, anche come temibili concorrenti. Infatti:

«After the armistice, when tensions grew between Japan and Britain and, more particularly, the United States, while anti-Japanese agitation flared up again in British Columbia, Canadian officers readily saw the "*faithful ally*" as a threat. From the beginning of 1919 naval and militia intelligence officers (one of the latter was fluent in Japanese) investigated reports that Japanese were crowding whites out of the British Columbia fisheries, buying strategic coastal properties, and had established a large network of army and navy agents in the province»<sup>267</sup>.

Già nel maggio del 1919 i servizi segreti della marina canadese avevano identificato nel Giappone il vero *nemico*, sottolineando come l'alleanza anglo-giapponese, con una Germania *bandita dal Pacifico*, rimaneva un inutile e nocivo fardello, in quanto era un elemento di forte discordia nelle relazioni con gli Stati Uniti:

«With Germany, the common foe, now banished from the Pacific and the Japanese fleet able to muster superiority over the Royal Navy in the Far East, the alliance "appears to have lost its main value for us, and may be even looked upon more in the light of an encumbrance, as it is a means of embroiling us with the United States»<sup>268</sup>.

L'esigenza di mantenere un atteggiamento quanto meno guardingo nei confronti dell'alleato giapponese non era solo espressa nei documenti stilati dai vertici e servizi segreti della marina canadese. Essa era condivisa anche da un eminente uomo di mare inglese: l'ammiraglio John Jellicoe, ex comandante in capo della Grand Fleet della Royal Navy e Primo Lord del Mare presso l'Ammiragliato inglese. Il futuro governatore generale della Nuova Scozia, alla fine del conflitto, fece un tour per tutti i domini inglesi per analizzare e consigliare gli stessi sulla politica navale imperiale. Nei mesi di novembre e dicembre il suo incarico lo portò in Canada e dopo un lungo viaggio per tutto il paese fu dell'avviso che bisognava ampliare le difese navali della costa occidentale canadese implementandole con incrociatori leggeri, cacciatorpediniere, sommergibili e due squadriglie di aerei: *because the British effort in a Pacific war would be based at Singapore or Sydney*<sup>269</sup>.

---

<sup>267</sup> PAC, RG 24, Bobina G-5055, HQG 828 vol. 1, ff. 52-176; PAG, RG 24, box 3899, NSG 1035-3-1; si veda anche Roy Patricia E., "*The Oriental 'Menace' in British Columbia*" in *The Twenties in Western Canada*, éd. S. M. Trofimenkoff (Ottawa: National Museum of Man, 1972), pp. 243-58. Cfr., R. Sarty, *There will be trouble in the North Pacific*, cit., p. 26.

<sup>268</sup> PAG, RG 24, box 5696, NS 1017-31-2, Naval War Staff, 28 Maggio 1919, "*Occasional Paper No. 1. Remarks on a Canadian Naval Base in the North Pacific*". Cfr., Sarty R., *There will be trouble in the North Pacific*, cit., p. 26.

<sup>269</sup> Sarty R., *There will be trouble in the North Pacific*, cit., p. 26.

Successivamente, nella primavera del 1920, gli fece eco il parere del generale Jh McBrien il quale rispondendo alle proteste dei senatori della Nuova Scozia, che si lamentavano per i cospicui tagli dei finanziamenti militari per il presidio di Halifax, fece notare a quegli eminenti uomini politici canadesi che: «Since Germany collapsed, the strategical importance of the fortress has declined: the centre of interest has shifted from the North Atlantic to the North Pacific»<sup>270</sup>. A questo punto, quindi, si comprende meglio la politica canadese all'interno dell'impero britannico tesa ad annullare l'ormai ingombrante e pericolosa alleanza anglo-giapponese e fare fortissime pressioni sul governo britannico<sup>271</sup> al fine di indire una conferenza sul disarmo navale che potesse meglio garantirla e dipanare gli alterchi con Washington eccezionalmente dannosi per il Canada. Anzi non è improbabile che Sir Robert Borden avesse un sogno, quello di:

«a world ... in which order would be preserved by the alliance of the world's two most powerful states, the British Empire and the United States of America. In this happy arrangement Canada would play the role of interlocutor — an American nation that could yet boast of a connection with the Old World»<sup>272</sup>.

Da qui la consapevolezza di Londra che nel caso di un conflitto nippo-americano il Canada si sarebbe quasi sicuramente schierato con gli Stati Uniti<sup>273</sup>.

Non deve sorprendere l'influenza che un dominion riuscì ad esercitare sul governo imperiale di Londra. In pratica il Canada, politicamente, stava riscuotendo la cambiale della sua partecipazione alla Grande Guerra. Infatti, all'interno dell'impero britannico era in atto un processo di trasformazione dei rapporti, per così dire, tra il centro e la periferia. Se i dominions dovettero entrare in guerra a causa della decisione del governo di Londra, prender parte al conflitto, ora gli stessi chiedevano maggior autonomia soprattutto in politica estera. Infondo la grande guerra fu vista e percepita dalle colonie inglesi come una questione del tutto europea e poco significativa per gli interessi canadesi, australiani o indiani. Così, alla fine del conflitto i Domini ottennero di essere rappresentati individualmente alla conferenza della pace di Parigi. Anche all'interno della Società delle Nazioni i Domini riuscirono ad essere rappresentati singolarmente. Questo processo di trasformazione costituzionale imperiale, per così dire, fa parte, a pieno titolo, di un processo in atto molto più ampio che vede modificare in modo considerevole il rapporto Londra e possedimenti oltre mare non solo dal punto di vista costituzionale, ma anche politico ed economico. Con la conferenza imperiale del 1926 si affermerà che i Domini:

---

<sup>270</sup> PAG, RG 24, box 2324, HQS 66 vol. 11, GGS to Secretary of the Militia Department, 30 Aprile 1920.

<sup>271</sup> Bemis S.F., *A diplomat history of the United States*, New York, Holt, 1955, pp. 691-692.

<sup>272</sup> Bothwell R., Hillmer N., *The In-between Time: Canadian External Policy in the 1930s*, Toronto, Copp Clark, 1970), p. 9.

<sup>273</sup> Steed H. Wikham, *Trent'anni di storia europea 1892-1922*, Milano, Edizioni di Comunità, 1962, p. 600.

«sono comunità eguali tra loro, entro l'Impero britannico, con uguaglianza di stato, in nessun modo subordinate l'una all'altra in alcun aspetto dei loro affari interni o esterni sebbene unite da una comune fedeltà alla Corona e liberamente associate nella Società delle nazioni britanniche»<sup>274</sup>.

Naturalmente, il Canada non era l'unica realtà politica ad essere preoccupata dell'espansionismo nipponico nel Pacifico. Negli Usa già da molto tempo si guardava con inquietudine a ciò che accadeva oltre oceano. In realtà la preoccupazione del *yellow peril* invadeva la costa pacifica del nuovo mondo da molto tempo. Se prima la percezione di un pericolo giallo era legata all'immensa Cina, dopo la guerra sino-giapponese e la strabiliante vittoria nipponica sulla Russia a Tsushima, questa preoccupazione era ora rivolta all'Impero del sol levante che era riuscito a sconfiggere, abbastanza agevolmente, una potenza europea. Questo mal celato senso di apprensione non era relegato solo alla ristretta cerchia dei governanti statunitensi, ma era ampiamente avvertita anche dalla società civile americana. Comprova di quanto affermato sono gli innumerevoli romanzi, che con note fantastiche ed avveniristiche, le quali avrebbero messo in difficoltà lo stesso Jules Verne per la grande fantasia adoperata, raccontano di irreali e future invasioni giapponesi sulle coste americane. Esempi sono i romanzi come: *The Vanishing Fleets*, di Roy Norton, pubblicato nel 1907<sup>275</sup>; *The Valor of Ignorance* di H. Lea<sup>276</sup>, pubblicato nel 1909 e non ultimo *The Yellow Peril* di G.G. Rupert<sup>277</sup>, pubblicato nel 1911. In questo lavoro la novità assoluta risiede nel ruolo della Russia, la quale diviene l'ideatrice dell'attacco giapponese all'America<sup>278</sup>. Naturalmente la bibliografia su questo argomento è molto più ampia, ma anche questo breve cenno ci consente di comprendere come la popolazione del nuovo mondo percepisse il Giappone ed il suo espansionismo nel Pacifico.

Se la società civile sfogava le proprie preoccupazioni realizzando romanzi, gli strateghi militari statunitensi approntavano studi e piani per scongiurare tale possibilità. I vertici militari americani, se pur ritenevano una guerra contro la Gran Bretagna possibile ma improbabile, erano afflitti dall'idea e dalla possibilità che l'impero giapponese e quello britannico attaccassero attraverso i due oceani gli Stati Uniti:

---

<sup>274</sup> Cfr., *La Crisi dell'Impero Britannico*, Quaderni di divulgazione, Serie 1- n°2, Istituto Nazionale di Cultura Fascista, anno XIX, p. 18.

<sup>275</sup> Norton R., *The Vanishing Fleets*, New York, D. Appleton, 1908.

<sup>276</sup> Lea H., *The Valor of Ignorance*, Harper and Brothers, New York - London, 1909.

<sup>277</sup> Rupert G. G., (1847-1922), *The Yellow Peril, or the Orient vs. The Occident*, Union Publishing, Britton, Okla., 3rd Edition, 1911.

<sup>278</sup> Sull'argomento si veda il saggio di Piana Elena, *The Yellow Peril*, in *Future War*, cit., pp. 249-272.

«On 17 may 1921, for example, Naval District 4 informed the Joint Board that the Delaware Bay and River area contained assets – including ship building and repair facilities, explosive production plants, metal works and fuel refining and storage sites – that were vital to national defense. In a war against Japan, the area was safe from attack, but war against Great Britain and Japan posed serious problems. Britain and Japan combined had an overwhelming superiority of sea power. Furthermore, Britain had ports in Canada, Bermuda, the Bahamas and the West Indies from which the Royal Navy could strike the US east coast, the Gulf coast and the Panama Canal. The British ports did not at present have repair facilities, but they could be built up. In such a clash, the Delaware would almost certainly come under attack»<sup>279</sup>.

Con la conferenza navale di Washington si ebbe la fine dell'alleanza anglo-giapponese. Questa fu sostituita da un'intesa più vasta che vedeva impegnati gli Stati Uniti, il Giappone, l'Inghilterra e la Cina nel mantenimento dello *status quo* in Cina e nel Pacifico. Nondimeno la preoccupazione per l'espansionismo nipponico in quell'area del mondo non scemò minimamente e Washington non abbassò, certo, i livelli di guardia. Infatti già nel 1924 il Comandante delle Operazioni Navali (CNO), ammiraglio Edward W. Eberle, convinse gli uffici della marina americana (CINCAF) ad installare una prima stazione crittografica al di fuori del territorio nazionale americano, ossia a Singapore nel consolato degli Stati Uniti, al fine di poter meglio seguire il traffico navale, commerciale e militare, giapponese ed inglese<sup>280</sup>.

Perciò sembra inopportuno abbracciare la tradizionale tesi che vedeva nelle sole necessità delle riduzioni degli armamenti e del rinnovo dell'alleanza anglo-giapponese le cause ed i motivi per la convocazione della Conferenza Navale di Washington<sup>281</sup>. A queste motivazioni, molto ben trattate nella bibliografia tradizionale, bisognerà aggiungere altre questioni che, se pur assolutamente collegate alle precedenti, necessitano di una più approfondita analisi. Infatti la volontà americana di vedersi riconoscere la parità navale con la Gran Bretagna è un elemento imprescindibile per comprendere la genesi di tale conferenza. Gli Stati Uniti non avrebbero mai permesso il mancato riconoscimento del loro nuovo *status* navale e quindi mondiale. Bisogna anche sottolineare che tale necessità era sorprendentemente vincolante per poter difendere e sostenere con forza un'altra esigenza ritenuta imprescindibile per la politica americana ossia la *libertà dei mari*. Senza un riconoscimento ufficiale difficilmente Washington sarebbe riuscita a difendere il principio del *mare liberum* sul quale intendeva basare la propria azione politica e commerciale. Di non trascurabile importanza fu anche la trasformazione e lo sviluppo del potere navale ora divenuto indispensabile

---

<sup>279</sup> Ross S.T., *American War Plans*, cit., p. 115.

<sup>280</sup> Parker F.D., *Pearl Harbor Revisited: U.S. Navy Communications Intelligence 1924–1941*, Center for Cryptologic History, 2013, pp. 8-9.

<sup>281</sup> Pizzigallo M., *Il Disarmo Navale e Turchia nella Politica Italiana 1921-1922*, Napoli, ESI, 2004, p. 11.

per una politica di potenza. L'industria di massa, l'incremento degli eserciti e le nuove trasformazioni tecniche avevano modificato così radicalmente le società da costringerle ad ingentissime quantità di materie prime e di manufatti tanto da rendere indispensabile il trasporto navale, divenuto l'unico strumento adatto al rifornimento continuo di ingenti quantità di merci in tempi brevi. La stessa prima guerra mondiale aveva drammaticamente acclarato che anche i conflitti non rispondevano più alla logica del coraggio e del valore ma a quella dei rifornimenti e della *computisteria*. Un altro elemento di indubbia importanza è costituito dall'embrionale processo di trasformazione dell'Impero britannico. Se è pur vero che quantitativamente e qualitativamente Londra continuava a possedere un piccolo vantaggio sulla marina americana è anche vero che il sole che una volta irradiava le *White Ensign*<sup>282</sup> nei mari e negli oceani del mondo aveva iniziato un lungo tramonto. La Gran Bretagna uscì dalla grande guerra notevolmente ingrandita raggiungendo una estensione mai avuta prima, ma le casse del Tesoro dello Stato erano vuote ed ora gli ingenti debiti di guerra pesavano su di una economia ristagnante che stentava a decollare. Nei dominions erano ormai già da tempo iniziati alcuni processi di industrializzazione tesi ad aumentarne un'autonomia sia commerciale che politica. Tali sviluppi indebolivano endemicamente la struttura imperiale inglese. Infatti, i dominions, con la costruzione, se pur in modo embrionale, di una industria pesante, si affrancarono dalla dipendenza totale dalla produzione industriale inglese. Questo fu un duro colpo al sistema commerciale ed industriale britannico. Londra esportava manufatti a prezzi sostenuti nei dominions, ricavando da questi le materie prime, a buon prezzo, necessarie per la propria produzione industriale. Il disavanzo positivo veniva impegnato in investimenti, un disavanzo che man mano che questi processi andavano avanti, diminuiva considerevolmente. Quindi per il governo di sua maestà britannica, nonostante la vittoria sugli imperi centrali e nonostante che la cartina geografica del mondo fosse per oltre un quinto di colore rosso-inglese, le preoccupazioni a Westminster erano notevolissime. Un ultimo aspetto di significativa importanza risiedeva nel fatto che tutti questi processi, per così dire economico-produttivi, indicavano molto chiaramente la via intrapresa dai possedimenti britannici verso una maggiore indipendenza ed autonomia decisionale. Canada, Australia, Nuova Zelanda, India e Sud Africa avevano tutte preso parte al primo conflitto mondiale nonostante considerassero quella guerra una questione squisitamente europea. Adesso le stesse pretesero una maggior autonomia decisionale all'interno dell'Impero. Anche in questa ottica va vista la partecipazione di una loro rappresentanza ufficiale sia durante le trattative di pace a Parigi che nella neonata Società delle Nazioni. Situazione ancora più complessa se si considera le istanze indipendentistiche non del tutto assopite non solo in Irlanda del Nord, ma anche in Sud Africa ed in India, per non parlare poi di quelle esplose nei nuovi possedimenti come Palestina ed Iraq. In questo quadro, indubbiamente complesso,

---

<sup>282</sup> La bandiera inglese della reale marina militare prende il nome di *White Ensign* chiamata in passato *St. George's Ensign*. Essa è bianca con una croce di San Giorgio al centro e nel cantone in alto a sinistra compare l'immagine della *Union Flag*.



il leone britannico si doveva confrontare con gli appetiti dichiarati dell'aquila americana nel Pacifico. Certo, Londra poteva sempre contare sulla fedeltà del popolo nipponico rinnovando un'alleanza che le aveva garantito la superiorità nell'Oceano Pacifico, ma questo accordo avrebbe incrinato definitivamente i rapporti con Washington e con il Canada. Quest'ultimo preoccupato del pericolo giallo molto probabilmente si sarebbe schierato con gli Stati Uniti creando così un precedente disastroso per l'Impero Britannico. In più, in un eventuale scontro con la U.S. Navy l'Inghilterra avrebbe dovuto rafforzare la presenza navale nel Pacifico, dovendo spostare enormi aliquote di naviglio militare dal Mediterraneo da sempre considerato non solo arteria vitale, ma anche e soprattutto primo bastione difensivo dell'Impero. Da questo *ensemble* di questioni si decise di dar vita alla conferenza sul disarmo navale a Washington. In sintesi a questo simposio si chiedeva di creare una sorta di classifica condivisa delle grandi potenze navali mondiali al fine di scongiurare una possibile e non tanto remota nuova guerra su vasta scala. Infatti, se pur in numero inferiore in confronto al passato, non mancavano eminenti uomini politici e militari, sia a Washington che a Londra, che sostenevano l'opportunità e la necessità di una guerra tra queste due potenze navali per stabilire finalmente ed in modo definitivo chi dovesse dominare gli oceani.

### **3. LE DELEGAZIONI AL LAVORO: POTERE NAVALE E LE GRANDI POTENZE**

La complessità della situazione internazionale, determinatasi dopo la Grande Guerra, evidenziò la necessità non solo d'inserire nella conferenza il problema del riequilibrio tra le potenze in Estremo Oriente e nel Pacifico, ma anche che questa fosse indetta dagli Stati Uniti. Qualora ciò non fosse accaduto il governo inglese era intenzionato a convocarla a Londra pur di risolvere quel problema.

Così nell'inverno 1921 il governo statunitense convocò a Washington la prima conferenza sul disarmo navale. Nella capitale americana furono invitate oltre alle già citate Inghilterra, Stati Uniti e Giappone<sup>283</sup> anche le altre due potenze navali maggiori, ossia la Francia e l'Italia. Ad esse si unirono poi le delegazioni del Belgio, dell'Olanda, del Portogallo e della Cina, nazioni tutte direttamente interessate al riassetto del Pacifico e del Medio Oriente, ma non certo potenze navali. La loro presenza spiega chiaramente come l'incontro di Washington sia stato concepito, oltre che per evitare una corsa agli armamenti in genere e navali nello specifico, ma soprattutto determinato dall'esigenza anglo-americana di stabilizzare la fluidità di processi politici ed economici nel Pacifico che Versailles non era riuscita a risolvere.

Se l'invito della Francia fu più che legittimo, dato il suo pedigree di potenza navale e grazie ai suoi possedimenti nel sud-est asiatico, quello del giovane Regno d'Italia fu sicuramente meno naturale, visto che l'Italia non disponeva di territori in quella parte del mondo e annoverava una marina inferiore a quella francese. Nondimeno, l'invito all'incontro americano pervenne egualmente al governo italiano. Molto probabilmente la marina italiana rappresentava un elemento indispensabile per la normalizzazione del Mediterraneo, fulcro imprescindibile della politica inglese.

La fine della Prima Guerra Mondiale aveva portato un grande dibattito all'interno di tutte le maggiori marine del mondo sull'impiego, lo sviluppo e la progettazione dei nuovi mezzi siluranti e degli aerei. Tale dibattito si tenne anche nella Regia Marina dove giovani e non più giovani ufficiali vedevano nel siluro, nella mina e nell'aereo il superamento della tradizionale strategia navale basata sul cannone e sulle navi corazzate. Ma la marina italiana nel periodo immediatamente dopo la guerra, oltre a dover affrontare questa controversia interna, doveva fare fronte alla esiguità di bilancio e alla necessità di sostituire il proprio naviglio ormai da tempo obsoleto. Il Ministro della Marina Amm.

---

<sup>283</sup> L'immediata accettazione del Giappone alla Conferenza fece grande impressione sui delegati esteri e sull'opinione pubblica americana. Come ci viene ricordato in un documento inviato dall'addetto navale italiano a Washington Capitano di Vascello Civalleri al ministro della Marina: «specialmente a riguardo del Giappone esisteva negli ambienti navali americani un grande pessimismo. Abituati a considerare il Giappone come un probabile prossimo nemico, gli ufficiali della Marina americana hanno sempre diffidato dei loro colleghi d'oltre Pacifico. E per quanto la conferenza si sia aperta con lieti auspici, tuttavia essi continuano anche adesso a mostrare una strana attitudine che non si sa bene come definire, se rassegnazione, o spirito idealistico, o scetticismo» in AUSMM, Archivio di Base, busta 3160, *Conferenza per la limitazione degli armamenti*, n° 2233 *Civalleri Bergamasco*, Washington 14 novembre 1921.

Sechi con il promemoria B. 313 RRP sui *Criteri di massima circa gli armamenti navali*<sup>284</sup> sottolineava l'esigenza di valorizzare e realizzare il nuovo naviglio silurante a scapito di quello da battaglia retrocesso ormai a ruolo addestrativo o di "flotta in potenza". Certo, tale relazione rispondeva anche alle necessità di bilancio e al processo di razionalizzazione della flotta italiana. In effetti, i costi di gestione e mantenimento di vecchie navi erano notevolmente superiori a quelli destinati alla manutenzione per navi moderne. La Regia Marina poteva contare all'uscita della prima guerra mondiale su di un buon numero di corazzate, ma tutte molto in là con l'età e assolutamente poco efficienti rispetto a quelle delle maggiori potenze navali. Di questo nutrito gruppo si potevano salvare solo le 5 corazzate monocalibro varate prima dello scoppio della guerra ed in vero non paragonabili a quelle francesi ed inglesi, che, varate durante il conflitto, possedevano una stazza maggiore, erano meglio armate e più protette. Al promemoria del Ministro Sechi fecero eco le proteste sia di molti illustri alti ufficiali italiani, come l'ammiraglio Cagni, oltre che il richiamo del Presidente del Consiglio Orlando, il quale invitò il Ministro a considerare l'*infattibilità* di una efficiente difesa costiera basata esclusivamente su mine e siluri:

«Non possiamo fino ad un certo punto pensare che le nostre coste possano essere difese mediante mine, mediante siluranti. Possiamo pensare di avere così, con le Alpi che abbiamo gloriosamente raggiunto, di avere le porte di casa chiuse. Ma per vivere dentro questa casa bisogna navigare, bisogna fare dei trasporti e per fare dei trasporti occorre avere le vie del mare libere e per questo non servono le mine, né le siluranti»<sup>285</sup>.

In realtà, il numero di corazzate costituiva ancora la base per poter valutare, in un certo qual modo, la forza di una marina<sup>286</sup>. Una marina forte, oltre a essere motivo di prestigio, aveva un grandissimo peso nei rapporti internazionali, come ebbe modo di sostenere l'ammiraglio Cagni nei mesi precedenti al Congresso di Washington. Tuttavia con il cambio alla guida della politica nazionale, il nuovo governo Giolitti chiamò a dirigere il ministero della marina un borghese, il senatore

---

<sup>284</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., pp. 126 -127.

<sup>285</sup> Cfr., Minardi S., *Il Disarmo navale*, cit., p. 14.

<sup>286</sup> «Churchill had long been receptive to the idea that the days of the battleship were, numbered, but the experiences of the First World War seemed to show that its time was not yet up. Not only were capital ships still indispensable to the exercise of sea power, they remained the basis on which a nation's maritime strength was measured. Britain therefore could not afford to be seen to be deficient in this area. We are in danger of sinking to the position not only of second but third naval power in a few years time, he warned a colleague, February 1921: "I consider that the Admiralty have made out an overwhelming case for the capital ship as the foundation & ultimate sanction of sea-power in the period with which we are immediately concerned. I am sure that we will be judged all over the world in peacetime on the numbers of Capital ships available. I do not see how the foreign or colonial naval power of our empire can be carried on on the basis that we have ceased to be the leading naval power"». Cfr., Bell C.M., *Churchill & Sea Power*, Oxford University Press, 2013, p. 94.

Bergamasco mentre allo Stato Maggiore il viceammiraglio Alfredo Acton fu sostituito dal contrammiraglio Giuseppe De Lorenzi.

Questi, manifestando subito idee parecchio discordanti da quelle del suo predecessore espresse nel promemoria *Circa l'assetto militare marittimo dell'Italia* le proprie concezioni secondo cui le navi corazzate ed il cannone si sarebbero rimpossessate del ruolo di *leader* in un'eventuale guerra marina se pur combattuta «in tre piani: sopracqueo, di superficie e subacqueo,... ma di questi tre piani d'azione il più importante rimane e rimarrà per molto tempo ancora quello di superficie, dominato dalle navi da battaglia »<sup>287</sup>. A questo documento fece seguito un secondo *Promemoria per il rinnovamento del nostro naviglio* dove egli ipotizzava un programma di riarmo navale da svilupparsi in 14 anni e cioè fino al 1935 che avesse avuto lo scopo di portare a costituire la flotta italiana di: 6 corazzate, 12 incrociatori leggeri, 21 esploratori, 90 cacciatorpediniere, 18 sommergibili da grande crociera, 73 da media crociera, 36 cannoniere di scorta, 80 dragamine, 10 posamine 160 MAS e altro naviglio. Tale flotta si sarebbe dovuta ottenere con una spesa complessiva di 3.551 milioni con una spesa annua di circa 255 milioni. In questo programma manca assolutamente la voce *navi portaerei*. Un elemento, che segna una volta di più le distanze tra De Lorenzi e Sechi. Va sottolineato infatti come quest'ultimo, qualche mese prima (gennaio del 1921), in qualità di ministro, commissionò al Comitato degli Ammiragli, allora presieduto da Thaon di Revel, uno studio che esprimesse un giudizio su tale tipo di nave, pur non nascondendo le proprie perplessità sulle navi portaerei. Inutile evidenziare il divario esistente tra il programma di spesa della Regia Marina e quello delle altre, in particolar modo dell'U.S. Navy.

Il 21 febbraio 1921 iniziarono le attività a Washington, dove la commissione italiana si recò senza un'idea precisa sul come voler strutturare la propria flotta, se non quella di realizzarla per prevenire un possibile scontro con la Francia che si delineava sempre più probabile. Della commissione italiana facevano parte, oltre al futuro ministro degli esteri Schanzer, l'ammiraglio Acton, uomo di provata esperienza, e il Ten. Col. del Genio Navale Alessandro Guidoni, già noto alle cronache americane visto che era stato spesso invitato negli USA a tenere conferenze dopo i suoi esperimenti sul lancio di siluro da apparecchi.

La strategia italiana in seno alla conferenza era assolutamente generica, poiché non era sostenuta da un programma di sviluppo della flotta, o per dirla in modo più chiaro, sia le restrizioni economiche, che il dibattito in corso sull'impiego delle nuove navi, del siluro e dell'aereo fecero sì che la nostra delegazione si presentasse nella capitale americana senza un programma navale paragonabile a quello delle altre potenze.

È indubbio che la nostra presenza fu dovuta più alle necessità e alle esigenze anglo-americane, sottese a risolvere i loro problemi nel Pacifico, che ad un riconoscimento dell'Italia come giovane

---

<sup>287</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., pag. 131.

potenza mondiale. Con ogni probabilità il cambio alla Casa Bianca tra il presidente Wilson e Harding migliorò le relazioni italo-americane. Non si esclude che la numerosa comunità di italo-americani, ossia quegli americani *con il trattino* maltrattati dalla precedente amministrazione wilsoniana<sup>288</sup>, abbia in qualche modo influito sulla opportunità d'invitare l'Italia a Washington, e che quest'invito possa essere avvenuto in parziale risarcimento del complessivo atteggiamento anti-italiano avuto dalla commissione americana a Versailles. In questa direzione va anche letta la grande cordialità con cui il Segretario di Stato americano Hugues accolse il capo delegazione italiano senatore Schanzer<sup>289</sup>. Tuttavia il motivo della nostra presenza va ricercato soprattutto dal bisogno inglese di stabilizzare i rapporti e le forze nel Mediterraneo, arteria principale del commercio inglese per l'Asia, in funzione anti-francese prima di poter riorganizzare il Pacifico e l'Estremo Oriente. Il vero problema nel Pacifico era il Giappone e soprattutto la sua spinta espansionistica a spese della Cina. Per questo motivo, furono invitate nazione come Olanda, Belgio, Portogallo e la stessa Cina, nazioni che certo non potevano vantare uno *status* di potenza navali, ma che sicuramente possedevano molteplici interessi in quell'area del mondo. Il caso dell'invito cinese è emblematico, in quanto è presumibile pensare che questa nazione fosse stata invitata alla conferenza più come oggetto delle mire economico-commerciali delle tre grandi potenze navali che in qualità di soggetto politico attivo<sup>290</sup>. Gli Stati Uniti non potevano fare le opportune, o se vogliamo auspiccate, pressioni sullo stato nipponico fin tanto che esso fosse stato sotto la protezione internazionale fornitagli dall'alleanza con l'Inghilterra, la quale, allo stesso tempo, vedeva in tale alleanza, una volta sconfitto l'Impero Russo e quello Tedesco, una unione ormai scomoda. Questioni di prestigio internazionale, però, impedivano all'Impero Britannico di sbarazzarsi del Giappone divenuto un alleato ormai ingombrante. Ma l'alleanza anglo-

---

<sup>288</sup> A Parigi, il 18 Maggio 1919, il vescovo di Chicago, monsignore Kelley si recò da Orlando per chiedere che l'Italia si facesse promotrice dell'ammissione del Papa nella Lega delle Nazioni. All'obiezione che ciò era impossibile senza prima una conciliazione tra Italia e Santa sede, l'alto prelato americano osservò che: «la situazione del presidente Wilson agli Stati Uniti è molto scossa. Egli non sarà riletto. Ma oltre alla sua persona è in giuoco agli Stati Uniti l'interesse del suo partito. Egli ha contro di sé gli irlandesi, perché egli non ha sostenuto come aveva loro promesso i loro diritti alla Conferenza; avrà contro di sé gli italiani, perché ne ha scontentato le aspirazioni; avrà di conseguenza contro di sé tutta la massa cattolica degli Stati Uniti. Egli non vede che un modo per ricomporre queste divergenze, cioè quello di sostenere il papa». Cfr., Documenti Diplomatici Italiani, Sesta Serie, Volume III, doc. n° 534, *Appunti del Segretario Generale della Delegazione per la Pace, Aldrovani Marescotti, Parigi, 18 maggio 1919.*

<sup>289</sup> «Ieri sera ho avuto un lungo e cordialissimo colloquio con Hugues. Io ho esposto condizioni generali nostro paese richiamando sua attenzione sugli sforzi fatti Italia migliorare propria situazione economica finanziaria ... Hugues mi ha risposto che guarda Italia e suoi sforzi migliore assetto economico colla più grande simpatia. Mi ha parlato termini lusinghieri nostra immigrazione dicendo che gli italiani Stati Uniti sono buoni cittadini americani pure non dimenticando Patria origine». ACS, *Carte Schanzer, Busta 19, telegramma n° 113, Schanzer Ministero Esteri, Washington 8 dicembre 1921.*

<sup>290</sup> «soluzione problemi estremo oriente cui sono state dedicate sedute ieri ed oggi trovano difficoltà derivanti dal fatto che è praticamente assurdo prendere deliberazioni riguardo alla Cina quando non vi è in Cina nessun Governo che possa applicarle». ACS, *Carte Schanzer, Busta 19, telegramma n° 79, Schanzer Ministero Esteri, Washington 26 novembre 1921.*

giapponese incrinava enormemente i rapporti tra inglesi e americani<sup>291</sup>, oltre che creare possibili spaccature all'interno dell'impero britannico come nel caso canadese. Quale modo migliore se non quello di cercare di sganciarsi da un'alleanza se non quello di farlo in seno ad una conferenza internazionale indetta per affrontare il gravoso problema del disarmo? Questo *escamotage* avrebbe consentito all'Inghilterra di salvare il proprio prestigio internazionale, anche se era indispensabile che la conferenza fosse organizzata al di fuori del territorio dell'Impero. Non meraviglia, quindi, il fatto che il governo inglese si prodigasse moltissimo al fine di farla indire dagli americani. In più, anche l'Inghilterra, per risolvere i notevoli problemi economici<sup>292</sup> che la guerra mondiale aveva apportato all'economia del paese, intendeva evitare una nuova corsa agli armamenti navali. Il governo inglese era ben consapevole che sarebbe stato impossibile impegnarsi nel Pacifico senza prima consolidare la propria posizione nel Mediterraneo e da qui l'indispensabile necessità di giungere ad un accordo anche con le marine italiana e francese. Naturalmente era fondamentale che le due marine mediterranee non fossero a conoscenza delle difficoltà imperiali, soprattutto perché avrebbero potuto chiedere un prezzo politico alto che Londra non sarebbe stata disposta a pagare. Comunque e proprio alla luce di questa necessità va analizzata l'opportunità della presenza italiana a Washington ed anche l'atteggiamento oltremodo benevolo delle delegazioni anglo-americane verso le nostre richieste. D'altra parte i rapporti italo-inglesi erano stati sempre buoni. La nostra politica estera e navale fino ad allora era stata sempre molto attenta a non creare motivi di attrito con quella inglese. Infatti, l'Ufficio Piani dello Stato Maggiore della Marina aveva preparato e studiato strategie navali in funzione anti-francese, ipotizzando anche possibili alleanze della Francia con altri paesi come la Spagna, la Grecia e la Jugoslavia; ma aveva sempre considerato l'Inghilterra come nostra alleata o

---

<sup>291</sup> «Stampa americana dimostra da alcuni giorni notevole nervosismo derivante dal fatto che conferenza procede lentamente ed è giunta ad un punto critico mentre comitato ammiragli non ha ancora nulla concretato per quanto riguarda flotta americana inglese e giapponese ... giornali lasciano chiaramente intendere che intanto si svolgono conversazioni private in cui Governo americano cerca ottenere dall'Inghilterra abbandono dell'alleanza col Giappone. Sembra però che Delegazione inglese pur rinnovando manifestazione deferente cordialità verso America, onde persistere nel Pacifico in una politica di equilibrio cerchi sfuggire alle insistenze americane rispondendo che è pronta rompere alleanza solo ove questa possa subito venir sostituita da formale accordo Inghilterra America e Giappone per il Pacifico, il che è oltremodo difficile data nota ostilità senato americano qualsiasi forma alleanza». *Ibidem*.

<sup>292</sup> Agli inizi del 1921, e prima di divenire ministro delle Colonie Churchill studiò un piano per ridurre la spesa per il loro controllo. L'anno precedente la spesa per garantire il controllo di Palestina, Iraq e Arabia fu di ben 37 milioni di sterline. Era giunto quindi il momento di diminuire le spese e per far ciò propose di costituire un governo arabo a Bagdad e da allora in poi la legge sarebbe stata garantita da un corpo speciale di polizia creato appositamente da truppe indiane. Le forze inglesi sarebbero dovute rimpatriare. Ma lo scoppio di nuovi tumulti complicò non poco le cose. Infatti: «Temendo che i disordini in Palestina sarebbero continuati, determinando un aggravio di spesa per il suo paese, Churchill fu ben contento di raccogliere un suggerimento dato da Lloyd George durante una riunione di Gabinetto del 9 giugno, cedere agli stati Uniti i mandati sulla Palestina e sull'Iraq. Voleva darne l'annuncio alla Camera dei Comuni nel rapporto sul Medio Oriente previsto per il 14 giugno, ma Lloyd George, che non ne aveva fatto neppure cenno a Washington, lo convinse a non farlo ... Le violenze continue in Iraq e in Palestina imponevano di mantenervi forze superiori a quanto aveva previsto». Cfr., Gilbert M., *Churchill. La vita pubblica e privata*, Milano, Mondadori, 2015, pp. 218-221. Non di meno Churchill non mancò di rammentare ai suoi consiglieri il 12 novembre dello stesso anno che qualsiasi cosa fosse successa nel Medio Oriente sarebbe stata secondaria rispetto alla necessità di ridurre la spesa. *Ibidem*, p. 221.

neutralmente benevola. L'Italia, infondo, costituiva il contrappeso ideale per la volontà di espansione navale francese nel Mediterraneo.

Gli Stati Uniti, il 10 settembre 1921, proposero un programma suddiviso in due momenti essenziali<sup>293</sup>. Il primo attinente alla *“Limitazione degli armamenti”* suddiviso in tre sotto-sezioni: Limitazione degli armamenti Navali; Norme per il controllo dei nuovi mezzi bellici; Limitazione degli armamenti terrestri. Il secondo prendeva in esame le *“Questioni del Pacifico e dell'Estremo Oriente”* anch'esso suddiviso in tre sottosezioni ossia: Questioni concernenti la Cina; Siberia; Isole sotto mandato. Se pur tale programma non fu formalmente adottato, nei fatti fu adoperato come base di discussione.

Necessita osservare come la seconda parte del programma, ossia *“Questioni del Pacifico e dell'Estremo Oriente”* fosse, a tutti gli effetti, solo destinata al contenimento della politica espansionistica del Giappone.

Il problema, per così dire, siberiano era dato dall'occupazione giapponese dei territori russi di Vladivostok e di una buona parte dell'isola di Sakhalin, già appartenenti all'Impero zarista ed ora rivendicati dalla Russia Sovietica. Tale questione si risolse, in seno alla conferenza il 23 gennaio 1922, con la dichiarazione del delegato giapponese, barone Shidehara, il quale sottolineò il carattere assolutamente temporaneo della suddetta occupazione<sup>294</sup>.

Com'è noto Versailles aveva assegnato, nel Pacifico, le isole possedute dall'Impero Germanico: all'Australia parte della Nova Guinea, Bismarck, le Salomone occidentali e Nauru; alla Nuova Zelanda le Samoa occidentali e al Giappone le Marianne, Marshall e le Caroline. Pertanto il problema verteva tutto sull'isola di Yap delle Caroline dove passavano i cavi per le comunicazioni del Pacifico. Ma quando il Giappone stipulò un accordo con gli Stati Uniti, il problema dei mandati sulle isole fu ritenuto, in un certo qual modo, risolto e non ci furono altre questioni da definire<sup>295</sup>.

La discussione sulla Cina era più complessa in quanto avrebbe dovuto esaminare i punti sull'integrità territoriale oltre che amministrativa, le possibilità commerciali ed industriali e lo sviluppo delle ferrovie ecc.. Nella necessità degli Stati Uniti e dell'Inghilterra di salvaguardare i propri interessi in Cina e nel Pacifico risiedono le motivazioni che avevano portato allo scioglimento dell'alleanza ventennale anglo-giapponese<sup>296</sup>. Questa fu sostituita da un *“Patto a Quattro per il Pacifico”* siglato tra Stati Uniti, Francia, Giappone ed Inghilterra per il mantenimento dello *status quo* della regione. A

---

<sup>293</sup> AUSMM, Archivio di base, Busta 3160, *Schema Di Ordine del Giorno della Conferenza di Washington*, Proposta con nota verbale 12 settembre 1921.

<sup>294</sup> È indicativo ricordare che la Russia Sovietica non fu invitata a tale congresso nonostante le sue proteste ed i suoi indiscutibili interessi nell'area. Anche altre richieste di partecipazione a tale congresso di altre nazioni, come Messico, Perù, Cile, Panama non furono accettate. Si veda Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit., pp. 40 e 41.

<sup>295</sup> *Ibidem*.

<sup>296</sup> «Questo gesto causò profonda impressione in Giappone e fu considerato un atto di vilipendio contro il prestigio asiatico da parte del mondo occidentale. Molti vincoli che in seguito avrebbero potuto rilevarsi essenziali agli effetti della pace furono sciolti». Churchill W., *La Seconda Guerra Mondiale*, vol. I *“Da Guerra a Guerra”* I edizione, Milano, Oscar Mondadori, 1970, p. 17.

questo patto seguì un “*Trattato a Nove Potenze*” (Cina, Olanda, Belgio, Portogallo, Giappone, Francia, Italia, Stati Uniti ed Inghilterra) che mirava a garantire l’integrità territoriale cinese<sup>297</sup>.

In seno ai lavori congressuali sulla limitazione degli armamenti sorsero non pochi problemi sui temi della limitazione dei sommergibili e degli incrociatori e sulla parità navale con la Francia richiesta dai nostri delegati. Naturalmente tale richiesta incontrò una viva opposizione iniziale da parte della delegazione d’Oltrealpe guidata da Briand, che riteneva inopportuna tale rivendicazione visto che la Francia, in qualità di seconda potenza coloniale del mondo e con possedimenti sparsi in tutti i continenti, aveva esigenze navali ben superiori a quelle italiane. L’Italia, non avendo grandi pregiudiziali sulle limitazioni della flotta, mirò ad un risultato che ne accrescesse il prestigio internazionale per controbilanciare la soffocante stretta francese che, con la Corsica e la Tunisia ad occidente e la creazione della Jugoslavia ad oriente, cercava d’imbrigliare e circoscrivere ogni possibilità di espansionismo italiano nel Mediterraneo.

Nonostante la titubanza francese a perorare la causa italiana intervennero sia la delegazione inglese che quella americana. Entrambe le delegazioni fecero tali pressioni su quella francese tanto da costringerla ad accettare l’uguaglianza con l’Italia. Scrive Giorgerini al riguardo:

«Il punto di vista non fu considerato sfavorevolmente dalle altre Potenze, specie dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna, che lo ritennero un freno ad una possibile espansione politico-strategica della Francia che avrebbe potuto disturbare le nuove sistemazioni internazionali. Una pressione americana sulla Francia, con pesanti riferimenti economici, obbligò quest’ultima ad accettare il principio della parità navale coll’Italia»<sup>298</sup>.

Non mancò neanche il soccorso del capo delegazione inglese, Lord Balfour, il quale nella seduta del 23 dicembre del 1921 sostenne che bisognava considerare le esigenze navali italiane non come esigenze di uno stato peninsulare ma come di uno stato insulare, considerando le enormi difficoltà incontrate dagli alleati per approvvigionarla durante la guerra. Come molto opportunamente sottolinea Minardi:

«Così egli aveva perorato in modo efficace, ancorché indiretto, la parità navale italo-francese, che fu riconosciuta ed assicurata all’Italia dalla Conferenza di Washington»<sup>299</sup>.

L’ottenimento di tale parità navale fu dovuto anche alla promessa del senatore Schanzer fatta a Briand di rinunciare da parte italiana alla discussione sul disarmo terrestre in sede congressuale.

---

<sup>297</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale*, cit., pp. 20-21.

<sup>298</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 139.

<sup>299</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale*, cit., p. 24.



Questo problema fu avvertito da più nazioni intervenute a Washington, ma la Francia vi si oppose energicamente volendo essa mantenere il suo primato dell'esercito, anche per controbilanciare la flotta inglese<sup>300</sup>.

A Washington furono fissate limitazioni quantitative, qualitative e relative proporzioni riguardanti solo le categorie delle navi di linea o navi corazzate e delle navi portaerei. Il rapporto per le navi di linea era di 5:5:3:1.67:1.67 riferito all'Inghilterra, Stati Uniti, Giappone, Francia ed Italia; mentre per le navi portaerei il rapporto cambiava in 5:5:3:2.2:2.2.

Si stabilì anche una vacanza navale di dieci anni durante la quale non si sarebbero potute costruire navi con tonnellaggio superiore alle 10.000 tonnellate. Tale vacanza navale fu stabilita di soli sei anni per Francia ed Italia avendo queste nazioni potenzialità inferiori a quelle delle prime tre potenze navali.

Il tonnellaggio complessivo per le navi da battaglia ammontava quindi a 525.000 tonnellate per Stati Uniti e Gran Bretagna, 315.000 tonnellate per il Giappone e 175.000 tonnellate per Italia e Francia. Invece per le navi portaerei il tonnellaggio sarebbe stato di 135.000 per Stati Uniti e Gran Bretagna, 81.000 tonnellate per il Giappone e 60.000 tonnellate per Italia e Francia.

Per quanto concerne le navi portaerei, nel conteggio complessivo, non sarebbero rientrate le navi portaerei già esistenti o sugli scali prima del 12 novembre del 1921, essendo queste considerate sperimentali ed a rapidissima evoluzione e quindi sostituibili anche se non avessero raggiunto i limiti di età previsti. Tale postilla premiava la marina inglese che aveva allestito l'*Argus* (la prima vera nave portaerei realizzata dalla trasformazione del transatlantico italiano *Conte Rosso*), la marina imperiale giapponese che stava approntando il *Hosho* (il cui nome originale era *Hiryu*, prima nave portaerei impostata come tale già sugli scali di costruzione) e per finire quella statunitense che da lì a breve (nel marzo 1922) avrebbe varato la prima nave portaerei americana il *Langley*, con la sigla CAV 1<sup>301</sup>. A queste bisogna aggiungere anche la *Bearn* francese, la quale con una serie di alchimie fu inserita nelle portaerei sperimentali.

In seno alla conferenza furono anche elencati altri limiti come: il tonnellaggio massimo per le navi da battaglia che fu stimato in 35.000 tonnellate standard con cannoni di calibro non superiori a 406 mm (16 pollici); le navi portaerei non avrebbero dovuto avere un dislocamento superiore alle 27.000 tonnellate con un armamento che non superasse i cannoni a 203 mm (8 pollici). Il dislocamento massimo per gli incrociatori pesanti sarebbe stato di 10.000 tonnellate con un armamento non

---

<sup>300</sup> «L'indice della disapprovazione anglo-americana si appuntava contro la Francia perché questa, privata della frontiera sul Reno e del trattato di garanzia, manteneva, sia pur su scala ridotta, un esercito basato sul servizio militare di tutti i cittadini». Churchill W., *La Seconda Guerra Mondiale*, cit., p. 17.

<sup>301</sup> Il *Langley* fu in realtà ricavata dalla nave carboniera *Jupiter* costruita nel 1913 a propulsione a turbo elica. Il ponte di volo in legno era stato collocato sopra quello che era stato il ponte della *Jupiter* conferendole quella forma strana che la fece poi attribuire il soprannominare *Cover Carrier*; la sua capacità era di 34 apparecchi. Si veda di Rastelli A., *La portaerei italiana*, Milano, Mursia, 2001, pp. 63-64.

superiore a cannoni da 203 mm. mentre gli incrociatori leggeri non avrebbero potuto avere un calibro superiore ai 152 mm (6 pollici).

Dopo Washington non mancarono interessantissimi studi navali con soluzioni ibride che consentissero di eludere le limitazioni imposte in sede congressuale. In effetti, gli inglesi stavano studiando la possibilità di una nave mista che avesse le caratteristiche di una nave da battaglia in tonnellaggio, protezione ed armamento, ma con un ponte di volo ed un numero sufficiente di apparecchi per la ricognizione ed il siluramento<sup>302</sup>. Ma nonostante la pubblicazione sul *Brassey's Naval Annual*, questi studi non superarono mai la fase progettuale. Naturalmente studi analoghi furono effettuati anche in Italia, come nel caso dell'incrociatore pesante porta aeroplani progettato dal Tenente Generale del Genio Navale, Rota<sup>303</sup>. La progettazione inglese proseguì per altre strade, che portarono alla trasformazione di uno dei tre sommergibili monitori della prima guerra mondiale, armati con cannone da 305 mm, e diventato un sommergibile "portaereo" l'M2. Nello spazio dove era collocato il cannone da 305 mm. fu posta l'aviorimessa e all'interno della stessa fu collocato l'aereo Parnal Peto<sup>304</sup>.

Non vi furono limitazioni di sorta nella produzione quantitativa e qualitativa dei sommergibili nonostante le pressanti richieste inglesi d'abolire tale tipo di naviglio<sup>305</sup>, non solo per le vibranti proteste francesi ma anche perché la delegazione italiana, congiuntamente a quella giapponese, riteneva il sommergibile indispensabile per la difesa delle proprie coste e del commercio.

Il trattato sul disarmo navale fu firmato il 6 febbraio 1922, ma nello stesso giorno furono firmati anche i trattati sull'impiego dei sommergibili e i gas in tempo di guerra<sup>306</sup>. In seno al congresso furono anche sancite risoluzioni per il divieto di vendita di navi da guerra in determinati periodi e furono firmati ben quindici tra trattati ed accordi sulla difesa militare delle potenze<sup>307</sup>.

Non v'è dubbio alcuno che gli Stati Uniti furono i veri vincitori della Conferenza di Washington. Con essa riuscirono a frenare la corsa agli armamenti navali tra gli Usa, Gran Bretagna e Giappone, a ridimensionare le spinte espansionistiche nipponiche nel Pacifico e contestualmente a garantire l'integrità territoriale della Cina, partner commerciale americana. Washington segnava ancora

---

<sup>302</sup> Pellegrini E., *La Marina Italiana ed il problema aereonavale 1919-1945*, Novara, Widerholdt Frères, 2010, p. 25.

<sup>303</sup> Sull'argomento si veda: De Risio C., *L'aviazione di Marina*, cit., p. 113 e Rastelli A., *La Portaerei Italiana*, cit., pp. 82-94.

<sup>304</sup> L'esperienza ebbe termine con l'affondamento dell'M2 nelle acque vicino a Portland. Le cause dell'affondamento, decretate da un'apposita commissione d'inchiesta, consistevano nella probabile prematura apertura della porta dell'aviorimessa. Con la morte dei 60 uomini dell'equipaggio l'Ammiragliato inglese interruppe tutti i progetti. Anche gli americani interruppero tali studi dopo la tragedia dell'M2. I giapponesi invece, se pur con specifiche diverse continuarono studi simili. Si veda Rastelli A., *La portaerei italiana*, cit., pp. 118-119.

<sup>305</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 95, *Acton Stato Maggiore*, Washington 23 dicembre 1921.

<sup>306</sup> Su tali argomenti (*Risoluzione Root e La limitazione degli armamenti aeronautici e l'impiego dei gas asfissianti*) si rimanda la lavoro di Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit., pp. 94-115.

<sup>307</sup> *Ibidem*, pp. 65-66.

un'altra vittoria estremamente importante: la fine, dopo vent'anni, dell'alleanza anglo-giapponese, e inoltre la conferenza dichiarava la parità navale tra Stati Uniti e Gran Bretagna<sup>308</sup>.

I lavori congressuali si risolsero sicuramente in maniera positiva anche per la Gran Bretagna la quale, grazie alla collaborazione americana, riuscì, in sede congressuale, a disfarsi dell'alleanza con il Giappone, divenuta ormai inutile dopo la scomparsa degli Imperi Russo e Germanico, consentendole senza grossi attriti di salvare la forma con le altre nazioni, garantendo così, comunque la propria posizione nel Pacifico. Anche per essa fu importante rallentare le costruzioni navali e non v'è dubbio che il nuovo assetto nel Pacifico e nell'Estremo Oriente soddisfacesse a pieno le esigenze britanniche. Con il riconoscimento dell'Italia a terza potenza navale Londra dava un duro colpo al prestigio francese. Rinsaldando stretti rapporti con l'Italia<sup>309</sup> ridimensionava le spinte espansionistiche francesi nel Mediterraneo consolidando in questo mare fondamentale il *Two Power Standard*. Certo, gli inglesi, non riuscirono ad estendere la limitazioni all'armamento per l'esercito a causa delle proteste francesi e sempre per tali proteste non riuscirono ad impedire la costruzione di sommergibili né tanto meno limitarne gli aspetti sia qualitativi che quantitativi.

Sicuramente il Giappone fu quello che trasse meno beneficio dai lavori congressuali. Con Washington il Giappone s'impegnò: ad abbandonare, in tempi brevi, i possedimenti occupati in Siberia e a garantire l'integrità della Cina, oggetto dell'appetito espansionistico giapponese. Inoltre esso vide sciogliersi l'alleanza con la Gran Bretagna ed infine, con la firma sul disarmo navale, si vide ridimensionare la quota del naviglio destinatogli. Il Giappone, infatti, riteneva più adeguata una proporzione non inferiore al 70% e non il 60% come preposta dal piano Hugues<sup>310</sup>. Il 60% fu poi

---

<sup>308</sup> A tal proposito è molto interessante il punto di vista del Presidente dello Shipping Board che parlando all'Associazione del Commercio di Milwaukee (Wisconsin) il 13 dicembre del 1921, sostenne che: «la questione dell'alleanza navale non è risolta dal progetto Hugues perché in fondo la superiorità navale appartiene alla nazione che possiede il maggior numero di navi mercantili convertibili. In questo l'Inghilterra supera gli Stati Uniti nelle proporzioni di 4,3 a 1». Da qui, la necessità di provvedere con urgenza ad un grande opera di sviluppo della marina mercantile americana. AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, Rivista Stampa, Acton Stato Maggiore, Washington 14 dicembre 1921.

<sup>309</sup> È interessante notare come tutta la struttura della marina militare italiana sia stata improntata sul modello di quella inglese sin dai tempi della costituzione dello stato unitario. Infatti nel 1896 provvide a costituire anche il Comitato degli Ammiragli (organo adottato da diverso tempo dalla Royal Navy) con Regio Decreto n° 545 del 13 dicembre. A questo Comitato era, fra l'altro, demandato l'esame dei disegni di legge e dei regolamenti relativi agli ordinamenti della Marina e la compilazione delle liste di promozione dei corpi militari della Marina. Il Comitato divenne Comitato degli ammiragli con r.d. 2 febbraio 1899 n. 42 e fu stabilito che venisse riunito per la compilazione dei quadri di avanzamento a capitano di vascello, contrammiraglio e vice ammiraglio e gradi corrispondenti e tutte le volte che per gravi questioni militari o marittime il ministro riconoscesse la necessità di un parere supremo. AUSMM, Fondo: *Comitato degli ammiragli e Commissione suprema di avanzamento – Verbali*.

<sup>310</sup> Le richieste giapponesi vengono ricordate anche in un telegramma di Acton inviato al Capo di Stato Maggiore della Marina italiana nel quale si può leggere: «Commissione dei tecnici navali ha già avuto la prima riunione. Argomento principale è stata la discussione della proposta americana per quanto riguarda il Giappone e l'Inghilterra. Il Giappone ha richiesto che la quota assegnata alla sua potenza navale sia portata almeno ai 7 decimi di quella degli Stati Uniti ed il tonnellaggio delle navi porta aeroplani sia equiparato a quelli degli Stati Uniti ed Inghilterra e che aveva di molte altre delucidazioni prima di poter pronunciarsi» in AUSMM, Archivio di base, Busta 3157, n° 19 *Acton De Lorenzi*, Washington 17 novembre 1921. Di particolare interesse è un altro

accettato dalla delegazione giapponese dopo che gli Stati Uniti s'impegnarono formalmente a non fortificare le loro isole del Pacifico, le Hawaii, le Aleutine, le Filippine e Guam mentre, contestualmente, la delegazione inglese s'impegnò a non fortificare Hong Kong<sup>311</sup>.

L'atteggiamento complessivo della delegazione giapponese potrebbe risultare sorprendentemente rinunciatario. Molte furono le richieste che tendevano ad un ridimensionamento giapponese nel Pacifico. Tokyo comprese che un eventuale irrigidimento della propria posizione, venuta a mancare l'alleanza con l'Inghilterra, l'avrebbe potuta portare all'isolamento politico. Altro elemento di non trascurabile importanza risiedeva nella considerazione che dopo l'acquisizione dei territori tedeschi e russi l'impero giapponese era giunto ad una dimensione mai avuta prima e che quindi necessitava di tempo e d'investimenti per il consolidamento della propria posizione in quell'aerea del mondo<sup>312</sup>. L'annientamento della flotta mercantile tedesca lasciava libere molte possibilità commerciali, ma per sfruttarle a pieno occorreva ampliare la flotta mercantile, organizzare porti, scali ed infrastrutture in genere. In più, nonostante le varie restrizioni della flotta, il Giappone rimaneva sempre la forza egemone nel Pacifico. Non avendo la necessità di parcellizzare la propria forza navale nei diversi oceani e potendo contare su di una fittissima rete portuale, la flotta nipponica si sarebbe sempre potuta concentrare rapidamente nel Pacifico, mantenendo così una superiorità tattica e strategica nei confronti della U.S. Navy. Nella somma di questi elementi va indubbiamente ricercata la natura accondiscendente della delegazione giapponese a Washington.

La Francia riuscì ad impedire a Washington che il disarmo navale si estendesse anche all'esercito. Il governo francese necessitava di un forte esercito, oltre che per la costante paura di una ripresa tedesca, anche per bilanciare lo strapotere della flotta inglese e anche per attutire il duro colpo

---

documento sull'argomento, ossia la Rivista stampa inviata dalla delegato navale a Roma del 30 Novembre. Infatti quel giorno il Washington Times riporta le resistenze giapponesi all'accettazione del piano Hughes. Per la delegazione nipponica tale piano si contraddice, in quanto nel preambolo dichiara che a nessuna nazione viene chiesto di disarmare fino al punto di compromettere la propria sicurezza, ma le proporzioni proposte al Giappone sono molto al disotto del minimo accettabile. In più: «I giapponesi sostengono pure che il calcolo americano si fonda sopra una falsa premessa perché gli americani nel calcolare la potenza navale presente delle diverse nazioni hanno contato anche le navi in costruzione, il che "sarebbe come contare dei bambini non ancora nati in un censimento". Siccome il Giappone ha soltanto tre navi in costruzione e l'America ne ha diciotto, il contare queste navi non completate come forza attuale altera decisamente le proporzioni», AUSMM, Archivio di base, Busta 3157, Rivista Stampa, Washington 30 Novembre 1921. La querelle si protrasse fino a dicembre come ci ricorda Schanzer: «Giappone propone pertanto che alla formula cinque cinque tre venga sostituita formula dieci dieci sette. Delegazione americana insiste nella sua proposta iniziale e ha a quanto pare consenso delegazione inglese». ACS, *Carte Schanzer*, busta 19, Telegramma n° 105 *Scanzer Esteri*, Washington 1 Dicembre 1921.

<sup>311</sup> Minardi S., *Il Disarmo navale*, cit., p. 23.

<sup>312</sup> «Il Giappone poté trovare conforto nel fatto che la caduta della Germania e della Russia l'aveva elevato, per un certo tempo, al terzo posto fra le Potenze navali del mondo, e al rango di grande Potenza. Sebbene l'accordo navale di Washington gli fissasse una forza navale minore di quella degli Stati Uniti e dell'Inghilterra (cinque-cinque-tre), la quota assegnata al Giappone era sufficiente a impegnare le sue possibilità tecniche e finanziarie per molti anni, ed esso sorvegliava con occhio vigile le due maggiori Potenze navali che si obbligavano a vicenda ad un disarmo di molto inferiore a quanto avrebbero permesso le loro risorse e ingiunto le loro responsabilità comuni». Churchill W., *La Seconda Guerra Mondiale*, cit., pp. 17-18.

subito della parità navale con l'Italia. Il riassetto complessivo dell'Estremo Oriente e del Pacifico fu accolto favorevolmente da Parigi che nel sud-est asiatico possedeva ingenti colonie e godeva di notevoli interessi commerciali.

Il congresso di Washington fu assolutamente positivo per l'Italia. La delegazione italiana, non avendo un vero e proprio programma navale da dover in qualche modo difendere, se non il proposito di mantenere un rapporto bilanciato tra le marine mediterranee, poté, quindi, giocare liberamente la propria partita. Evitò che fossero definite limitazioni sui sommergibili, ritenuti indispensabili per lo sviluppo della nostra marina e per la difesa delle coste, ma molto di più si vide riconoscere, grazie anche all'apporto fornitoci dalle delegazioni inglesi e americane, il ruolo di terza potenza navale al pari della Francia. Non avendo possedimenti nel Pacifico e nell'Estremo Oriente, l'Italia non fu troppo invischiata nella politica anti-nipponica della conferenza se non per la firma del Patto a Nove. Anche la *vacanza navale*, se pur ridotta, consentiva alla Regia Marina italiana di tirare il fiato potendosi essa sottrarre alla corsa agli armamenti e a provvedere alla sostituzione del naviglio obsoleto. Altrettanto importanti furono le considerazioni che la nostra delegazione navale poté trarre da tale conferenza: non ultima quella sulla nave portaerei. A tale riguardo appare emblematico il passaggio del rapporto di fine missione redatto dall'ammiraglio Acton capo degli esperti navali della delegazione italiana:

«le limitazioni per le navi portaerei sono oggi da considerarsi in certo qual modo teoriche, non esistono ancora navi di questo tipo che rispondano completamente ai requisiti desiderati, né d'altra parte è possibile prevedere quali modifiche potranno derivare dall'eventuale utilizzazione dell'elicottero. Si è perciò ancora nel vago, pur essendo ormai acquisito che le flotte devono essere accompagnate da navi portaerei»<sup>313</sup>.

Dichiarazione estremamente interessante se si considera il fatto che pur non riuscendo a definire per intero il ruolo e l'impiego delle navi portaerei se ne ravvisava comunque l'esigenza. L'11 agosto 1925, in seno al Comitato degli Ammiragli, lo stesso Acton, che qui riconosce la necessità delle navi portaerei<sup>314</sup>, in qualità di Capo di Stato Maggiore della Marina e di Presidente dell'*Adunanza* ne sconsigliò la costruzione al Ministro Mussolini.

Anche nella nostra marina divampava la *disfida* tra chi sosteneva il cannone e chi l'aereo ed il siluro tanto che il colonnello del Genio navale Guidoni componente della delegazione italiana fu sorpreso

---

<sup>313</sup> De Risio C., *L'aviazione di Marina*, cit., p. 84.

<sup>314</sup> «trenta corrente durante discussione nave porta aeroplani ho sostenuto necessità italiana poter costruire almeno due tali navi per eventualità riparazione o perdita una di essa stop Francia chiesto assegnazione sessantamila tonnellate stop Conferenza stabilito massimo dislocamento unitario navi porta areoplani ventisette ripeto ventisettemila tonnellaggio globale e Gran Bretagna Stati Uniti centrotrentacinquemila ciascuno Giappone ottantunmila Francia et Italia sessanta ripeto sessantamila ciascuno stop» AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, telegramma n° 124, *Acton Stato Maggiore*, Washington 31 dicembre 1921.

dal fatto che, durante la conferenza, le navi da battaglia fossero ancora ritenute l'elemento essenziale per valutare la forza di una marina:

«La nave da battaglia è stata adottata in questo periodo transitorio come la misura della potenza navale di una Nazione, il che non è esatto. La conferenza ha limitato un'arma di valore discutibile, la nave da battaglia attuale ... ma ha lasciato libertà completa in quelle armi per le quali l'efficacia non è dubbia»<sup>315</sup>.

Il riferimento qui non è solo per le navi portaerei, ma si allude chiaramente al siluro in genere e anche al sommergibile. Ma il colonnello del Genio Navale aveva le idee chiare sulle potenzialità dell'aereo e della nave portaerei. Come testimonia De Risio, nel libro più volte citato, riferisce un aneddoto riguardante Guidoni. Durante lo svolgimento dei lavori conferenziali egli offrì un rinfresco ai colleghi delle altre delegazioni in un salano dove era collocato un modellino di corazzata con sopra un modellino di aeroplano munito di siluro. Il colonnello invitò i suoi ospiti ad alzare i calici per salutare il passato ed accogliere il futuro.

Con Washington appare chiaro che tutte le maggiori marine si stavano munendo di navi portaerei sulle quali avrebbero dovuto operare, con ogni probabilità, aviazioni di marina. In Italia, la Regia Marina possedeva già un'aviazione, mantenuta in piena efficienza, nonostante le ristrettezze economiche che i nuovi bilanci imponevano. Ma l'esigenza di bilancio prima, la divisione dei vertici della marina tra cannoni ed aereo e le necessità politiche poi faranno sì che la Regia Marina fosse l'unica marina delle potenze partecipanti a Washington a non avere le ali.

Se da un lato la conferenza aveva rafforzato la legittimità della nostra marina a richiedere una propria autonomia aerea, dall'altro essa aveva fortificato la posizione di prestigio italiano, non solo navale, ma anche internazionale. Elemento questo di indubbia importanza sottolineato anche dall'ammiraglio Acton:

«il diritto alla parità con la Francia sanzionato da una conferenza dell'importanza di Washington, rappresenta un'affermazione per l'Italia che consolida il nostro prestigio politico e navale e costituirà un precedente del maggior valore per l'avvenire»<sup>316</sup>.

Come accennato, l'invito alla Conferenza giunse anche al governo italiano che provvide ad informare gli stati maggiori delle Forze Armate, i quali si adoperarono immediatamente a stilare dei promemoria ed una consistente documentazione, alquanto significativa, per i ministri e la

---

<sup>315</sup> *Ibidem*

<sup>316</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 141.

delegazione che sarebbe stata inviata nella capitale americana. Di particolare interesse è il promemoria del Capo di Stato Maggiore, ammiraglio De Lorenzi, inviato con sigla urgente-riservatissimo, al Ministro della Regia Marina Bergamasco in data 6 ottobre 1921. Il De Lorenzi, dopo aver consigliato di concordare una linea di condotta con i ministeri della Guerra e degli Esteri, prega il ministro della Marina di dare carattere di massima urgenza a questo documento poiché è convinto che:

«... le discussioni che saranno prese a Washington potranno influire in modo definitivo su tutto il futuro marittimo d'Italia e specialmente sulla nostra situazione in Mediterraneo rispetto alla Francia»<sup>317</sup>.

Il capo di Stato Maggiore della Marina era fortemente persuaso che la base delle discussioni sulle limitazioni navali sarebbe stata la forza relativa (*attuale*) delle diverse marine. Tale elemento avrebbe messo in grossa difficoltà l'Italia, la quale appena finita la guerra, aveva già provveduto a mettere rapidamente, in disarmo prima, ed in demolizione poi, un considerevole numero di naviglio militare considerato vetusto e troppo oneroso da mantenere in forza per l'erario dello stato. Ciò aveva considerevolmente abbassato il numero, o per meglio dire, il peso della flotta operante nella Regia Marina italiana. Il convincimento del De Lorenzi era rafforzato anche dal fatto che la Gran Bretagna aveva provveduto ad impostare quattro super-dreadnoughts proprio alla vigilia della Conferenza. Per tali motivi consigliava, con carattere di massima urgenza, di eliminare dalla lista delle radiazioni la corazzata Leonardo Da Vinci e farla diventare «parte efficiente della nostra flotta e soltanto in temporanea riparazione, allo scopo di poter contare su sei dreadnought contro le sette della Francia»<sup>318</sup>. Per queste ragioni raccomandava d'impostare nel più breve tempo possibile gli esploratori da 8500 tonnellate ed il naviglio sottile già previsto<sup>319</sup>.

De Lorenzo passa poi a preconizzare la possibile strategia e le probabili richieste di Londra, che, quasi certamente avrebbe sviluppato la propria azione politica a Washington basandosi sui seguenti punti: a) una distinzione tra gli armamenti navali e quelli terrestri sottolineando come questi ultimi fossero i più pregiudizievole per il mantenimento della pace; b) una riduzione fondata sulla forza relativa; c) o in caso contrario secondo il principio «della dipendenza dei diversi stati dal mare»<sup>320</sup>, vale a dire in base alla dipendenza dal rifornimento via mare di viveri e di materie prime e dalle diverse necessità di collegamento tra i differenti territori dello stato e delle colonie. Per De Lorenzi, il governo inglese avrebbe tentato di far eliminare la coscrizione negli stati che l'applicavano, mentre in America

---

<sup>317</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, doc. n° 612811 del 6 ottobre 1921.

<sup>318</sup> *Ibidem*.

<sup>319</sup> *Ibidem*.

<sup>320</sup> *Ibidem*.

l'opinione pubblica avrebbe spinto gli stati europei di fronte al dilemma o disarmare subito o provvedere a saldare i debiti di guerra. Senz'altro egli suggeriva di concordare un'azione comune con l'altra potenza navale mediterranea. Contestualmente, però, sarebbe stato molto opportuno raccogliere ogni dato utile sul vicino paese transalpino e inviare alla conferenza un ufficiale di alto grado che conoscesse sia il francese che l'inglese. Era indispensabile che tale ufficiale fosse a conoscenza della politica navale italiana e che godesse di considerazione e prestigio presso le altre marine. Si escludeva categoricamente la possibilità che l'Italia rinunciassi alla coscrizione per ragioni economiche, educative e finanziarie, osservando che il Regio Esercito aveva già provveduto a ridurre il periodo di ferma a solo otto mesi mentre nella vicina transalpina la circoscrizione aveva una di durata di due anni. In pratica la Francia aveva, in tempo di pace, il triplo degli effettivi italiani. È su questo documento che probabilmente si fonda il *leitmotiv* della strategia, condotta con tenacia ed efficacia da Acton e da Schanzer, della assoluta necessità della parità navale con la Francia. Infatti, a riguardo del disarmo navale si legge:

«L'Italia accetta di limitare o ridurre in qualsiasi misura i suoi armamenti navali a condizione di assoluta uguaglianza con la Francia e ciò causa i suoi bisogni marittimi superiori a quelli della Francia, la maggior marina Mercantile, la maggior popolazione e le sue numerose colonie di emigrazione che compensano le necessità dovute ai due mari che bagnano la Francia e alle colonie politiche di questa»<sup>321</sup>.

Queste poche righe contengono tutti gli elementi alla base dell'azione politica e diplomatica della delegazione italiana in seno alla conferenza. La particolarità geografica dell'Italia, con le sue lunghe coste, racchiusa in un mare chiuso come il Mediterraneo e la sua quasi totale dipendenza dal rifornimento marino per la normale vita nazionale saranno elementi ampiamente condivisi anche dalle altre delegazioni intervenute alla conferenza.

Alla stessa stregua la delegazione fu raggiunta da un altro documento questa volta redatto dal ministero della Guerra in data 21 ottobre<sup>322</sup>. In quest'ultimo il ministero si preoccupò di rendicontare in maniera molto precisa l'organizzazione militare di allora e l'organico effettivo rimasto efficiente dopo il conflitto.

Il documento inviato al capo delegazione dal ministro Gasparotto analizzava le forti riduzioni di organico realizzate dal Regio Esercito «nonostante l'annessione delle terre redente, che ha portato un rilevante aumento nel territorio e nella popolazione del Regno».<sup>323</sup>

---

<sup>321</sup> *Ibidem*.

<sup>322</sup> ACS, *Carte Schanzer*, busta 19, Ministero della Guerra del R. Esercito, rapporto n° 3497 del 21 ottobre 1921, Roma.

<sup>323</sup> *Ibidem*.



Il governo italiano, finita la guerra, aveva immediatamente provveduto a ridurre drasticamente il proprio organico effettivo per gli ormai noti motivi di spesa, lasciando in essere un Esercito appena sufficiente per il periodo di pace. Le riduzioni furono consistenti, infatti il ministero provvide a portare i Comandi di Corpo d'Armata da 12 a 10; i battaglioni furono ridotti di un terzo passando da 348, *com'era nell'ante guerra*, a 247. Per sopperire alle nuove esigenze della guerra ed alla consistente riduzione della forza effettiva il Regio Esercito aveva provveduto ad aumentare il numero di piccoli reparti di artiglieria da campagna e di una trentina di compagnie dell'arma del Genio. A questo lieve incremento corrispose, però, «la riduzione al minimo indispensabile degli stabilimenti militari». Anche lo sviluppo dell'Aeronautica<sup>324</sup> fu fortemente ridotta, *in limiti assai ristretti e molto al disotto degli Stati vicini*. In questo campo si preferì la specialità della caccia, arma difensiva, a scapito di quella del bombardamento, percepita come arma offensiva. In ultimo la ferma era stata portata a soli 8 mesi. Il documento terminava con alcune considerazioni:

«In conclusione, l'Italia, tra gli Stati Europei, è quella che più repentinamente e più recisamente ha proceduto alla riduzione dei propri armamenti. Essa ha fatto ciò nonostante la sua palese inferiorità rispetto a tali Stati; inferiorità che deriva soprattutto dalla condizione dalla produzione e dall'industria nazionale e dalla configurazione geografica, che sono per essa sfavorevoli, considerata ai fini militari»<sup>325</sup>.

In pratica, il ministero della Guerra, ricordava al mondo che l'Italia aveva già provveduto ad una poderosa riduzione degli effettivi<sup>326</sup>, portando complessivamente il Regio Esercito ad un numero inferiore a quello precedente al conflitto.

---

<sup>324</sup> L'Aeronautica non esisteva come dicastero, infatti la forza aerea era una compagine sia della Marina Militare che del Regio Esercito. In Italia l'Aeronautica, intesa come Forza Armata nacque il 28 marzo del 1923 con Regio Decreto n° 645, pur tra le numerose proteste della Regia Marina che si vide strappare la forza ausiliaria, nonostante gli scarni fondi. La dicitura *ausiliaria* non deve trarre in inganno. Se le considerazioni sull'opportunità di dotarsi della portaerei non erano unanimi, ciò non valeva per la forza aerea, ritenuta unanimemente indispensabile soprattutto per svolgere compiti ricognitivi.

<sup>325</sup> ACS, *Carte Schanzer*, busta 19, Ministero della Guerra del R. Esercito, rapporto n° 3497 del 21 ottobre 1921, Roma.

<sup>326</sup> L'Italia provvide alla riduzione dell'esercito immediatamente dopo la Grande Guerra, nonostante le resistenze degli alti ufficiali, episodi clamorosi come l'impresa di Fiume e le varie tensioni sociali: «Per risolvere il problema della resistenza delle autorità militari alla smobilitazione e per il ridimensionare il ruolo dell'esercito, nel contesto della società italiana e ridurlo alla consistenza pre-bellica, il nuovo Governo, ritenne opportuno servirsi delle conclusioni dell'inchiesta su Caporetto, che rovesciavano la responsabilità della sconfitta su alcuni capi militari ... L'azione di ridimensionamento ottenne un pieno successo, ma provocò anche una serie di reazioni a catena che portarono la polemica contro l'esercito molto al di là di quanto il Presidente del Consiglio potesse desiderare. Lo zelo normalizzatore di Nitti si manifestò anche con l'accelerazione della vendita dei residuati di guerra e con la rapida smobilitazione dell'esercito. Quest'ultimo provvedimento s'imponeva senz'altro (nell'estate del 1919 l'esercito contava ancora 1.500.000 uomini); tuttavia la decisione di congedare circa un milione di uomini in due mesi non era certo la più atta a garantire l'ordine pubblico, in un momento in cui la vita nazionale era contraddistinta da forti tensioni sociali». Cfr., Mazzetti M., *La politica militare italiana fra le due guerre mondiali (1918-1940)*, Salerno, Beta Edizioni, 1974, pp. 22-23.

Questa poderosa opera di riduzione di armamenti, metterà in buona luce l'azione diplomatica italiana a Washington, accreditando l'Italia nell'opinione pubblica americana come una nazione tenacemente legata alla politica sul disarmo.

Naturalmente anche la Regia Marina aveva provveduto a ridurre considerevolmente il proprio naviglio militare, inviando, appena finito il conflitto, un considerevole numero di navi alla demolizione. Il motivo fu pressoché identico a quello del Regio Esercito: gli alti costi di mantenimento che l'erario italiano, impegnato nella ricostruzione e nella trasformazione dell'industria di guerra in quella di pace, non poteva più permettersi il lusso di sostenere. Eppure analizzando, se pur brevemente, questi due documenti si nota come quello della Marina sia maggiormente propositivo in confronto a quello dell'Esercito. Infatti De Lorenzi non si limita solo a rendicontare lo stato della Forza Armata, ma suggerisce la linea guida per un'efficace azione diplomatica a Washington, onde consentire e permettere alla delegazione italiana una più incisiva azione. Infatti, per gli ammiragli era indispensabile che nella capitale americana la componente navale italiana non ne uscisse eccessivamente ridimensionata. I diversi documenti evidenziano le fondamentali differenze tra le due forze armate. Se per l'Esercito il compito principale è garantire la difesa del territorio nazionale e coloniale, per la Marina questo è solo un compito richiestole. Su di essa gravava anche la responsabilità delle comunicazioni navali tra nazione e colonie ed il tranquillo rifornimento di tutto il paese che dipendeva e dipende, allora come oggi, maggiormente dal mare. Era inevitabile, a questo punto, che la Regia Marina guardasse con ansia e preoccupazione soprattutto a ciò che stava accadendo Oltralpe. In effetti, com'è riportato in un fascicolo proveniente dagli uffici del ministero, destinato alla delegazione italiana dal titolo *Documenti e Dati occorrenti per la Conferenza a Washington*, in data 24 ottobre 1921<sup>327</sup>, vi sono notevoli ragioni e motivi di preoccupazione per la componente navale italiana. Il primo allegato pone l'accento sul poderoso programma navale francese sviluppato sin dal 1920. Ad un programma navale di Leygues che prevedeva nel 1920 l'immediata messa in cantiere di 6 incrociatori leggeri per un peso complessivo di 30.000 tonnellate e di 12 esploratori per un peso complessivo di 24.000 tonnellate si era passati al programma di Guist'hau che contemplava l'immediata messa in cantiere di: 6 incrociatori leggeri da circa 9.000 tonnellate; 12 esploratori da 2.700 tonnellate; 24 cacciatorpediniere da circa 1.500 tonnellate e ben 36 sommergibili con peso unitario di 1.100 e di 600 tonnellate:

«Questo programma navale, la cui importanza non può sfuggire ad alcuno, ha, secondo il Sen. Lemery, due scopi principali: a) dare alla marina francese, in tutti i tempi e in tutti i luoghi una netta superiorità sulla marina tedesca; b) dare ad essa in Mediterraneo la supremazia necessaria per

---

<sup>327</sup> USMM, Archivio di Base, Busta 3160, *Documenti e Dati occorrenti per la Conferenza a Washington*, 24 ottobre 1921.

salvaguardare gli interessi francesi nell’Africa del Nord e in Levante (Siria), che costituiscono grandi riserve di uomini, dai quali dobbiamo poter attingere in tempo di guerra senza timore e senza incidenti, per mezzo della nostra marina da guerra»<sup>328</sup>.

La necessità di razionalizzare la spesa induceva la Marina Francese alla realizzazione di soli due tipi di sommergibili. Il primo *grande patrouille*, con un raggio d’azione compreso tra le 7.000 e le 12.000 mg:

«sarà destinato ad agire al largo, per fare la caccia al commercio e ai corsari, incrociatori ed esploratori: essi potranno anche attaccare i corsari nemici nelle zone dove non avremo il dominio assoluto del mare (p. es. Mediterraneo Orientale)»<sup>329</sup>.

Il secondo tipo *moyenne potruille*, avrà un raggio d’azione dai 2.000 ai 2.500 miglia marine e:

«saranno impiegati nel Mar del Nord e nel Mediterraneo occidentale, e per la difesa delle nostre coste e delle piazze forti: essi assicureranno il blocco ravvicinato, sorveglieranno le vicinanze delle basi nemiche, e saranno impiegati contro i sommergibili e i violatori di blocco nemici»<sup>330</sup>.

Il nuovo programma navale francese prevedeva l’arresto della costruzione delle navi da battaglia tipo *Normandia*, (ossia *Normandie*, *Languedoc*, *Gascogne*, *Fiandre*) ad eccezione della *Bearn*, la quale doveva essere trasformata rapidamente in nave portaerei per una spesa complessiva di 60 milioni di franchi, considerata dagli ambienti navali francesi «un lavoro indispensabile per lo sviluppo della aeronautica navale»<sup>331</sup>. Naturalmente questa grande quantità di naviglio non poteva essere messo sugli scali immediatamente. Infatti il progetto di legge francese approvato alla Camera e proposto alla Commissione Senatoriale prevedeva la messa in scalo nell’anno 1921 di ben 3 incrociatori, 6 esploratori, 12 cacciatorpediniere e per finire 12 sommergibili. Naturalmente a questi dati bisognava aggiungere l’opera di trasformazione della *Bearn*. In sintesi la Marina Nazionale sul finire del 1921 avrebbe messa sugli scali navali circa 70.000 tonnellate di naviglio militare al quale numero bisognava aggiungere le oltre 22.000 tonnellate della portaerei *Bearn*.

Si comprende, quindi, la ovvia preoccupazione del ministero della Marina italiana, che vedeva con quanta decisione i vicini francesi stavano ampliando la propria flotta. In più l’Italia non avrebbe mai potuto mettere in scalo in un solo anno questa imponente mole di navi per comprensibili ristrettezze

---

<sup>328</sup> USMM, Archivio di Base, Busta 3160, *Documenti e Dati occorrenti per la Conferenza a Washington*, Allegato n° 1, *Il nuovo programma navale francese*, 24 ottobre 1921.

<sup>329</sup> *Ibidem*.

<sup>330</sup> *Ibidem*.

<sup>331</sup> *Ibidem*.

economiche. In più i pochi fondi disponibili erano quasi del tutto devoluti alla ricostruzione della flotta mercantile uscita dimezzata dalla Grande Guerra. Il programma navale francese, così ideato, in breve tempo avrebbe consentito alla forza navale transalpina non solo di possedere un tonnellaggio complessivo superiore a quello italiano (che di fatto possedeva già), ma anche di raggiungere una supremazia per specifiche categorie. La Francia, nel 1921, possedeva un numero superiore di dreadnought rispetto all'Italia la quale però poteva vantare un certo margine di vantaggio sul naviglio sottile, seppur non sempre competitivo con gli standard dell'epoca. Anche per ciò che concerne la flotta sommergibilistica la marina Italiana poteva vantare un buon numero di questi battelli, ma solo pochi sarebbero stati realmente efficaci ed impiegabili nel caso di un conflitto nel Mediterraneo a causa della scarsissima autonomia e delle dimensioni eccezionalmente piccole. Nel programma navale francese era del tutto evidente che il gran numero di sommergibili sarebbe stato schierato nel Mediterraneo ed a differenza della Regia Marina italiana la Nationale, in breve tempo, si sarebbe dotata di una nave portaerei che le avrebbe dato un notevole vantaggio sia tattico che strategico. L'Italia, infatti, avrebbe potuto dotarsi di questo nuovo tipo di nave solo dopo aver considerevolmente rimpinguato e rimodernato la flotta, cosa che, visto gli esigui bilanci per le nuove costruzioni navali, avrebbe dato un reale vantaggio alla marina francese per molto tempo.

Oltre che alla costruzione di un'imponente flotta sommergibilistica e alla realizzazione di una nave portaerei, vi erano anche altri elementi preoccupanti. In caso di guerra con la vicina transalpina, la marina francese si sarebbe facilmente potuta concentrare nel Mediterraneo, vista la scomparsa della marina tedesca ed a differenza dell'Italia, la Francia, era nelle condizione di sopperire ai rifornimenti sia via terra che per via mare potendo contare sull'accesso all'Atlantico<sup>332</sup>. L'Italia, invece, ristretta nel Mediterraneo, avrebbe avuto grandi difficoltà a provvedere alla maggior necessità di rifornimento legate al passaggio del naviglio mercantile dal canale di Suez e dallo stretto di Gibilterra che sarebbe stato precluso ai rifornimenti italiani. In più il mancato possesso della costa orientale adriatica avrebbe costretto l'Italia a vigilare attentamente sugli spostamenti e le mosse del neonato Regno jugoslavo, amico ed alleato francese.

Il materiale informativo inviato dagli uffici preposti alla commissione fu notevole e di grande interesse. Si percepì da subito che molto della potenza del giovane regno italiano sarebbe dipeso da ciò che sarebbe stato deciso nella capitale nord-americana. Nell'allegato n° 7 del su citato documento troviamo un interessante promemoria dal titolo *Sul problema della riduzione degli armamenti che verrà discusso a Washington* realizzato dal colonnello Laghezza. Di particolare

---

<sup>332</sup> La Francia era autosufficiente dal punto di vista alimentare mentre il sottosuolo le garantiva una ingente quantità di risorse affrancandola dalla necessità di molte materie prime per l'industria nazionale. La produzione agricola italiana, invece, era appena sufficiente solo per il 60% della popolazione metropolitana, popolazione che se pur numericamente di poco superiore a quella francese, poteva contare su di un tasso di crescita considerevolmente robusto. In più, quasi totalmente priva di materie prime, l'Italia era costretta a reperirle costantemente per la produzione industriale.

interesse sono le motivazioni pedagogiche e unitarie per le quali la delegazione non potrà e non dovrà rinunciare all'esercito permanente, in quanto:

«è indispensabile in Italia, perché nella ancora fresca compagine statale è un elemento prezioso per la comprensione dell'idea dell'unità della Patria ... L'Esercito, scuola di educazione, chiama a sé le giovani reclute, infonde loro il sentimento patrio e col distribuirle nelle varie regioni, accomuna tradizioni e costumi»<sup>333</sup>.

Di un certo interesse sono le valutazioni fatte sulle varie marine mercantili. Una considerevole riduzione delle marine militari avrebbe consentito alle tre potenze oceaniche di svolgere il ruolo di poliziotte dei mari. Ciò avrebbe portato loro indubbi vantaggi dal punto di vista del trasporto mercantile. Infatti, *vero è che nel duro travaglio del commercio marittimo, ciascuna delle suddette potenze* (Inghilterra, Giappone e Stati Uniti n.d.r.) *vuole avere mano libera per disarmare i forti suoi concorrenti*<sup>334</sup>. Da qui la tendenza della politica mercantile giapponese a monopolizzare il commercio orientale. Durante il conflitto il Giappone aveva non solo fatto accrescere in modo consistente la propria flotta da guerra, ma aveva anche accresciuto considerevolmente la propria flotta mercantile portandola da 1.642.000 di tonnellate del 1914 a oltre tre milioni nel 1921 con un aumento dell'86,6%. Mentre per ciò che concerne gli Stati Uniti essi «non fanno mistero delle loro tendenze a voler soppiantare nei traffici con la modicità dei noli la bandiera degli altri Paesi»<sup>335</sup>. Anche la marina mercantile americana aveva visto un straordinario incremento; infatti da 1.837.000 tonnellate prebelliche era passata a ben 12.314.000 tonnellate con un incremento del 579%. Il più scarso aumento della flotta commerciale era quello inglese, che aveva fatto registrare un aumento del solo 4,7% passando, però, da 20.284.000 a 21.238.000 tonnellate pur rimanendo comunque la più grande marina mercantile del mondo. Naturalmente lo scarso incremento inglese può essere letto solo considerando le gravose perdite che la marina mercantile aveva avuto durante la Grande Guerra a causa del vasto e sapiente impiego degli Uboat germanici. Nonostante la pace, queste tre grandi potenze continuavano tenacemente e silenziosamente ad implementare le proprie forze navali. Il governo degli Stati Uniti, ossia lo stesso che aveva indetto la conferenza, già possessore di 19 superdreadnought ne stava costruendo altre dieci ai quali poi si dovevano aggiungere anche ben 6 incrociatori da battaglia. La costruzione di queste ultime navi avvenne con una rapidità e organizzazione mai vista precedentemente. La messa in acqua di queste nuove navi avrebbe consentito agli Stati Uniti di possedere una flotta superiore addirittura a quella inglese, mentre la

---

<sup>333</sup> USMM, Archivio di Base, Busta 3160, *Documenti e Dati occorrenti per la Conferenza a Washington, Allegato n° 7, Il nuovo programma navale francese*, 24 ottobre 1921.

<sup>334</sup> *Ibidem*.

<sup>335</sup> *Ibidem*.

celerità con cui venivano eseguiti i lavori di costruzione, (il *Tennessee* impostato a maggio del 1917 fece le prove a giugno del 1920) trovava ragione solo nel pericolo di una guerra imminente.

Per queste ragioni, vi era la possibilità non remota che le tre super potenze navali si dividessero il mare in sfere d'influenza in base alle proprie esigenze, trascurando gli interessi e le necessità delle potenze navali medie come Francia ed Italia. Per cui le marine mediterranee dovevano necessariamente «respingere con tutte le loro forze il tentativo di qualsiasi dominio sotto qualsiasi forma»<sup>336</sup>.

Questa preoccupazione non fu del tutto infondata. Infatti, la discussione concernente le aliquote di flotta destinate alle marine mediterranee si sarebbe svolta separatamente da quelle delle le tre grandi marine oceaniche e solamente dopo che queste avevano trovato un accordo.

La scelta del delegato navale, in qualità di tecnico, ricadde sul vice ammiraglio Acton. Inizialmente la marina avevano pensato ad nominare il futuro Duca del Mare Paolo Thaon de Revel, ma poi si preferì far ricadere la scelta su Alfredo Acton. In fondo quest'ultimo aveva tutte le carte in regola per difendere gli interessi italiani e navali a Washigton. Acton proveniva da una illustre famiglia di ammiragli e ben conosceva sia le lingue straniere che la politica navale italiana. Conscio delle nuove gravose esigenze del Regno e delle maggiori difficoltà navali italiane che vedevano la penisola, se pur uscita vittoriosa dalla prima guerra mondiale, in una posizione paradossalmente più esposta e di maggior debolezza navale di quella prima del conflitto. In più, il suo antico lignaggio anglosassone poteva essere un elemento di indubbia importanza.

Acton e Schanzer, quest'ultimo in qualità di Capo Delegazione, ricevettero le istruzioni dal Ministero della Regia Marina il 23 ottobre 1921. Tali istruzioni sostenevano che la Marina Militare italiana era ben disposta a ridurre il proprio naviglio solo qualora fossero state rispettate le seguenti condizioni:

«1° Che a riduzione avvenuta il rapporto fra i dislocamenti globali di naviglio da guerra dell'Italia e della Francia sia non inferiore ad 8/10; 2° Che dai presenti dislocamenti globali siano escluse le navi ausiliarie ed onerarie e quelle destinate a semplici servizi marinareschi; 3° Che fissato il dislocamento globale per una data Nazione questa abbia libertà di distribuirle a suo criterio insindacabile fra i vari tipi di navi sia di superficie che subacquee; 4° Che sia mantenuta per l'Italia la circoscrizione obbligatoria»<sup>337</sup>.

Il documento termina con una precisazione d'indubbia importanza. Ossia, qualora gli accordi prevedessero azione coercitiva, questa nel Mediterraneo doveva essere affidata alla Francia ed

---

<sup>336</sup> *Ibidem*.

<sup>337</sup> AUSMM, Archivio di base, busta 3157, *Istruzioni per i delegati e per i rappresentanti della Marina Militare alla Conferenza di Washington*, 23 ottobre 1921. Tale documento è conservato anche presso l'Archivio Centrale dello Stato in *Carte Schanzer*, busta 10, Roma 23 ottobre 1921, *Bergamasco a Schanzer*.

all'Italia e tutto al più all'Inghilterra<sup>338</sup>. La preoccupazione che le tre grandi potenze potessero dividersi i Mari e gli Oceani per sfere d'influenza era oltre che palese anche del tutto plausibile. Questo documento fu inviato contestualmente, oltre che ad Acton e Schanzer, anche al presidente del Consiglio Bonomi. Ma quel giorno partì anche un altro telegramma dall'ufficio del ministro della Marina e questa volta il destinatario fu solo il vice ammiraglio. Il ministro Bergamasco sottolineava che:

«Se Ella otterrà che la forza navale nostra sia ammessa nella proporzione dei 9/10 di quella della Francia, Ella acquisterà una grande benemerita verso la nostra Marina, che gliene sarà grata. Non potendo raggiungere quel risultato si tenga fermo agli 8/10 dal qual rapporto Ella non dovrà discendere senza nuove istruzioni del Ministero»<sup>339</sup>.

Indubbiamente è un documento, breve, ma eccezionalmente significativo, che dà la possibilità di rileggere le relazioni intercorse tra delegazione politica italiana e quella tecnica, consentendo di comprendere, almeno parzialmente, alcune delle motivazioni per le quali non sempre queste due componenti della delegazione hanno avuto identità di intenti e di propositi. Molto è stato scritto sulla conferenza navale di Washington<sup>340</sup>, soprattutto all'estero, mentre la bibliografia e la ricerca italiana si ferma a pochi e sporadici scritti per di più parcellizzati nel tempo. Nei lavori italiani gli storici sposano in pieno la visione bibliografica anglosassone, che legge la conferenza di Washington come sola necessità delle tre grandi potenze a giungere ad un accordo nel Pacifico, allontanando così una probabile guerra tramite il disarmo navale. In questa ottica le potenze navali minori o mediterranee vengono analizzate solo e quasi esclusivamente in qualità di comprimarie conferenziali, quasi alienate e spesso costrette ad accettare le decisioni prese dalle altre tre grandi marine.

---

<sup>338</sup> *Ibidem*.

<sup>339</sup> AUSMM, Archivio di base, busta 3157, *Il Ministro della Marina ad Acton*, Roma 23 ottobre 1921.

<sup>340</sup> Sull'argomento: Vititti L., *La Conferenza di Washington*, Roma, 1923; Giannini A., *Gli Accordi di Washington*, Roma 1924; Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit.; Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit.; Pizzigallo M., *Disarmo Navale e Turchia*, cit., Cugia U. di Sant'Orsola, *Orientamenti di Politica Navale*, Roma, 1932; Cora G., *Il Disarmo Navale e la Conferenza di Washington*, in *Rivista di Studi Politici Internazionali*, anno XXXI (1964); D'Amico M. C., *Il Disarmo navale tra le due Guerre Mondiali, La Politica italiana dalla Conferenza di Washington alla Conferenza di Ginevra*, Bollettino Archivio Ufficio storico Marina Militare, Roma, giugno 2003; Pardini D., *La Parità Navale Italo Francese tra le due guerre mondiali*, BAUSMM, Roma, settembre 2000; Buell R.L., *The Washington Conference*, New York, 1922; Archimbaud L., *La Conférence de Washington*, Parigi, 1923; Buckley T.H., *The United States and the Washington Conference 1921-1922*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1970; Roskill S., *Naval Policy between the wars*, Vol. I: *The period of Anglo-American antagonism 1919-1929*, London, Collins, 1968; Bemis S. Fragg, *A Diplomat history of The United States*, New York, Holt, 1965; Sullivan M., *The Great Adventure at Washington*, Londra, 1922; Baily T.A., *A Diplomatic history of the American people*, Stanford, 1968; Ichilashi I., *The Washington Conference and after*, Standford, 1928; Vinson J. Chalmers, *The Parchment Peace. The United States and the Washington conference 1921-1922*, Atlanta, 1965; Kawakami K., *Le problème du Pacifique et la politique japonaise*, Parigi, 1924.

Se si esclude il lavoro di Pizzigallo<sup>341</sup> non vi sono studi che approfondiscono il ruolo della nostra delegazione alla conferenza. Così come è mancata un'attenta analisi sulle diverse anime della delegazione italiana spesso in contrasto tra loro sia sulla strategia da adottare sia sulla linea politica da intraprendere. Infatti, è pressoché ignoto il fondamentale apporto della commissione tecnica italiana per il raggiungimento della tanto auspicata parità navale con la Francia. In quei giorni, sulle rive del Potomac, gli esperti navali italiani hanno condotto una paziente e qualche volta spregiudicata azione diplomatica al fine di farsi riconoscere i 10/10 della marina transalpina. Questa intraprendenza, o se vogliamo, intemperanza dei tecnici fu mal vista e mal sopportata dal capo delegazione italiana, il senatore Schanzer, il quale congiuntamente a tutto il suo staff, preferiva non avanzare richieste superiori alle sole indicazioni ministeriali per non urtare la sensibilità francese. In pratica anche a Washington succederà quello che era già accaduto qualche anno prima in Russia, dove la missione militare italiana guidata dal generale Giovanni Romei Longhena si scontrò più volte con l'ambasciatore Pietro Tommasi della Torretta sull'azione politica italiana da intraprendere durante la *rivoluzione d'ottobre*<sup>342</sup>. Anche in questo caso i pareri discordanti dei due rappresentanti erano causati da letture politiche che ben presto portarono a prese di posizione fortemente contrapposte<sup>343</sup>. Se per il primo l'Italia doveva isolare politicamente la Russia bolscevica senza intraprendere alcun dialogo e svolgere la propria azione politica in concerto con le altre potenze alleate, per il militare era preferibile iniziare delle conversazioni, se pur ufficiose, nella speranza che il governo massimalista continuasse la guerra contro gli imperi centrali.

Naturalmente il caso americano era ben diverso, infatti non vi era la guerra, eppure la delegazione italiana si sarebbe dovuta confrontare con le più poderose potenze navali del mondo contrattando decisioni che avrebbero potuto mettere seriamente in pericolo la sicurezza nazionale ed il suo prestigio internazionale. La diversa chiave interpretativa della nuova politica internazionale e delle nuove e diverse necessità navali italiane avrebbe evidenziato le differenze delle due componenti della delegazione italiana. Schanzer, era fortemente legato a quella tradizionale idea di politica internazionale sempre attenta a cercare nella concertazione con le altre potenze la via principale. In più, non avendo esperienze di responsabilità navali, mal comprendeva la trasformazione avvenuta e l'accrescimento del potere marittimo che più di ogni altro elemento era indispensabile per incidere sul piano internazionale. In fondo, il capo delegazione, avvocato e uomo di profonda cultura, era figlio del suo tempo e quindi ancora troppo legato alla visione della politica estera italiana di fine

---

<sup>341</sup> Pizzigallo M., *Disarmo navale e Turchia nella Politica Italiana*, cit.

<sup>342</sup> Biagini A.F.M., *In Russia tra Guerra e Rivoluzione, La missione militare italiana 1915-1918*, Roma, Stato Maggiore Esercito, 1983. Si veda anche Petacchi G., *La Russia Rivoluzionaria*, cit.

<sup>343</sup> Le divergenze tra della Torretta ed il generale Romei furono talmente insanabili da spingere quest'ultimo a richiedere al ministero della Guerra un immediato rimpatrio. La richiesta fu prontamente respinta anche grazie all'intervento del ministro degli Esteri Sonnino il quale provvide anche a mitigare quella difficile relazione. Cfr., Biagini A.F.M., *In Russia tra Guerra*, cit., pp. 189-190.



ottocento riconducibile alla tradizione militare sabauda che vedeva nel nord ed in direzione dei confini territoriali i maggiori interessi del Regno, non comprendendo che il futuro dell'Italia poteva passare solo attraverso il Mediterraneo e quindi per il mare. Naturalmente, questa chiave interpretativa non deve sorprendere, in quanto che nel giovane regno italiano la strada verso una piena coscienza e conoscenza del potere marino era ancora molto lunga. Per la maggior parte degli uomini politici italiani la visione, per così dire, terrestre della politica estera era la predominante se non l'unica<sup>344</sup>. In più bisogna aggiungere, come sottolinea il Di Nolfo, che con la scomparsa degli imperi centrali si aprivano interessantissime possibilità politiche ed economiche nella mitteleuropa<sup>345</sup>. Ma questa visione, se vogliamo tradizionale, mal si sposava con l'attualità delle esigenze italiane. Infatti se l'Italia dal punto di vista territoriale o terrestre era uscita dalla Grande Guerra rinforzata con l'annessione delle terre irredente e con il raggiungimento delle Alpi Orientali che costituivano un eccezionale e naturale baluardo difensivo, ne uscì indebolita dal punto di vista navale. Il trattato di Rapallo se aveva normalizzato i tumultuosi rapporti con il vicino regno jugoslavo non aveva, di certo, risolto il problema della sicurezza in Adriatico per l'Italia. Anzi dopo la stipula del trattato lo stesso ammiraglio Acton si disse scontento dell'accordo concluso che quale aveva lasciato insoluto il problema della difesa del basso e medio Adriatico. Per questo motivo ed in protesta verso il governo si dimise dalla carica di Capo di Stato Maggiore della Marina<sup>346</sup>. Alle dure parole del valente uomo di mare fecero eco le dichiarazioni di Revel il quale al riguardo osservò:

«Nel medio Adriatico la nostra sicurezza sarà scarsa e nell'Adriatico inferiore saremo in condizioni peggiori che non durante l'ultima guerra ... Nessun'arma dell'avvenire avrà la virtù di cambiare la geografia e l'idrografia dell'Adriatico, il quale rimarrà pur sempre un corridoio, la cui sponda orientale dominerà l'occidentale. In Adriatico o si domina o di è dominati»<sup>347</sup>.

Il mancato possesso delle coste centro-meridionali dell'Adriatico esponeva anche ad un possibile attacco le regioni irredente finalmente unitesi alla Patria come Fiume e Zara. A queste considerazioni bisognava aggiungere che nel caso in cui l'Italia si fosse trovata nella necessità (per nulla remota n.d.r.) di fronteggiare coalizioni, come quella franco-jugoslava, questa avrebbe costretto la marina italiana a difendere quelle acque nonostante fosse fortemente impegnate nel Tirreno e nello Jonio<sup>348</sup>.

---

<sup>344</sup> Minniti F., *Fino alla Guerra. Strategie e conflitto nella politica di potenza di Mussolini 1923-1940*, Napoli, ESI, 2000.

<sup>345</sup> Di Nolfo E., *Storia delle Relazioni Internazionali, dal 1918-ai giorni nostri*, Bari, Laterza, 2008.

<sup>346</sup> Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 16. Si veda anche, Polastro W., *La marina italiana nel primo dopoguerra (1918-1925)*, in *Il Risorgimento*, ottobre 1977, pp. 128-133.

<sup>347</sup> Cfr., Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 17.

<sup>348</sup> Atti Parlamentari. Senato del regno. Legislatura XXV. I Sessione 1919-1920. Discussioni. Tornata del 15 dicembre 1920. pp. 142-143. Cfr., Minardi S., *Il Disarmo Navale*, cit., p. 18.

Nel su citato *Promemoria* del luglio 1921 di De Lorenzi compaiono con chiarezza le necessità principali, non solo navali ma nazionali. Infatti:

«L'Italia per la sua posizione e conformazione geografica si trova in buone condizioni per esercitare la sua influenza sul commercio del Mediterraneo ... Ma ben diverse ci appaiono le condizioni geografiche se considerate dal punto di vista militare marittimo ... Fino a che le industrie e le ferrovie non saranno per la maggior parte alimentate dal carbone bianco, fino a che una poderosa iniziativa non provvederà a facilitare una buona distribuzione interna e un regolare consumo del combustibile nazionale e le terre non produrranno il grano necessario, l'Italia dovrà considerare il problema delle sue comunicazioni marittime come uno dei suoi principali problemi di guerra ... In una guerra contro la Francia, l'Italia sarebbe obbligata a sospendere completamente il troppo esposto suo traffico nel Mediterraneo Occidentale ... D'altro lato l'Italia vedrebbe le sue linee di comunicazione nel Mediterraneo Orientale fortemente minacciate ... La difesa delle comunicazioni nel Mediterraneo Orientale costituisce quindi per l'Italia una questione vitale. Ma da Biserta e, con la complicità di minori nazioni, anche da porti del Jonio, la minaccia del naviglio leggero e sommergibile nemico al nostro traffico Sud-Orientale si delinerebbe gravissima»<sup>349</sup>.

Una chiara visione non solo politica e militare, ma soprattutto economica di una nazione ancora troppo dipendente dal trasporto marittimo e non ancora autosufficiente. In quest'ottica la necessità primaria doveva essere attribuita alla protezione delle linee di rifornimento. Ma le istanze navali non riscossero molto successo. Il giovane regno e la sua classe politica era troppo impegnata a confrontarsi con le necessità della riduzione della spesa pubblica e sul generale disordine politico interno. Nondimeno Acton era pienamente a conoscenza dell'eredità gravosa che la Grande Guerra aveva lasciato alla Regia Marina italiana la quale non poteva più contare sull'ombrello politico offertole dall'appartenenza alla Triplice Alleanza. Si ricorda che proprio la necessità di sottrarsi alla pressante azione francese fu una delle motivazioni, se non la più importante, che costrinse l'Italia alla fine dell'800 a stringere l'alleanza con i due stati tedeschi<sup>350</sup>.

È interessante sottolineare che questi elementi di natura economico commerciale e la relativa esposizione del commercio italiano a possibili attacchi saranno elementi imprescindibili dell'opera svolta dalla commissione tecnica. Infatti molto insisterà la commissione tecnica navale su questi elementi.

---

<sup>349</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., pp. 131-132.

<sup>350</sup> Gabriele M., Friz G., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982. Si vedano anche i lavori del Gabriele M., *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra. Piani e studi operativi italiani verso la Francia durante la Triplice Alleanza*, Roma, USSME, 2006; *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma, USMM, 1969.

Si delinea quindi, una partecipazione ai lavori congressuali, da parte del comitato tecnico della Regia Marina, non come elemento consultivo e relegato ad un semplice lavoro di cornice, ma come ufficio determinatamente incisivo. Tale intraprendenza fu interpretata e recepita da Scahnzer e dal suo gruppo di lavoro come una invasione nelle competenze spettanti solo ed esclusivamente al comitato politico. In pratica la commissione degli specialisti di marina si doveva preoccupare unicamente di esprimere pareri riguardanti questioni tecniche e tutt'al più avanzare proposte che poi sarebbero state vagliate dalla commissione politica. Ma lo zelo dei marinai italiani andò ben oltre ai desideri di Schanzer, dando vita ad una *querelle*, quasi sconosciuta, tra delegazione politica e delegazione tecnica navale che ben presto coinvolse, a vario titolo ed in diversi modi, il governo ed i rispettivi dicasteri a Roma. È indispensabile fare una doverosa osservazione. A differenza delle altre potenze, in Italia la Marina Militare aveva da sempre preferito adottare un basso profilo nelle scelte governative intervenendo solo ed esclusivamente in questioni ritenute fondamentali per la difesa della nazione. Questo sua discrezione contrassegnata dall'assoluta obbedienza al re le fece meritare l'appellativo di *grande silenziosa*. Da sempre, con riluttanza i vertici della Regia Marina svolsero al Senato azioni di pressione politica, cosa che veniva fatta con maggior frequenza dai colleghi del Regio Esercito i quali potevano contare su di un numero quasi triplo di senatori. Naturalmente un certo contrasto tra necessità squisitamente politiche e militari è endemico in qualsiasi stato, ma a differenze delle altre potenze navali, nel Regno d'Italia, penisola dalle lunghe coste nel Mediterraneo, la cultura navale faticava ad esprimersi nella sua totalità facendo registrare una maggiore attenzione nazionale a questioni relative a tematiche terrestri a danno e discapito di quelle navali. In pratica in Italia, a causa di una maggior tradizione politico-militare di matrice sabauda i confini terrestri (circa 2.000 Km) avevano un peso politico maggiore di quelli marittimi (oltre 7.000 Km).

Analizzando le potenze navali intervenute alla conferenza, quindi, non si può prescindere dall'analisi del ruolo delle singole Marine svolte in quelle nazioni. È indubbio, che in Inghilterra uno dei dicasteri più rilevanti, se non il più importante, era quello della Marina. Ciò non significa che anche nel governo di sua maestà britannica non ci fossero stati alterchi tra necessità politiche e navali, ma con ogni probabilità le questioni di politica estera, quelle industriali e quelle relative alla sicurezza nazionale erano spesso prese in concertazione con l'Ammiragliato. Negli Stati Uniti, la U.S. Navy era divenuta il principale elemento su cui fondare la politica di superpotenza. Se vogliamo, in qualche modo, la nascita e la crescita di una grande marina, permise agli Stati Uniti di fare quella politica che le consentirà di estendere i propri interessi nel Pacifico e di consolidare le proprie posizioni nell'Atlantico per giungere fino al punto di rivaleggiare addirittura con l'Inghilterra per i mari del mondo minacciandone anche il primato commerciale. Per cui anche a Washington la marina, dalla

fine dell'800 in poi avrà sempre un ruolo più che incisivo in moltissime questioni di politica estera<sup>351</sup>. In Giappone, causa anche la posizione e la conformazione geografica, la creazione di una grande marina ed il suo considerevole peso *politico* era inevitabile. Solo con una marina potente il Giappone poteva sperare di svolgere a pieno il ruolo di super-potenza. Invece nella Francia della Terza Repubblica la questione era leggermente diversa. Infatti la particolare struttura ed organizzazione parlamentare francese fece sì che la durata dei governi avesse una media di soli nove mesi ed il dibattito parlamentare si consumasse fondamentalmente sulla contrapposizione dialettica centro-periferia, tipica delle nazioni dove il peso delle città è predominante rispetto a quello delle periferie a causa anche dell'assenza di veri e propri partiti politici ad eccezione di quello socialista, il quale era tenuto ben lontano da ogni possibilità d'incarichi di governo.

Questo elemento fece sì che i veri centri di potere e di azione politica fossero i vertici amministrativi dei ministeri, i quali, spesso e volentieri, erano loro a dare le indicazioni politiche ai governi, essendo gli unici a garantire la continuità dell'azione politica. Da qui la grande tradizione amministrativa francese. In questo quadro va letto il grande peso politico che il dicastero della Marine Nationale ebbe sempre nella vita politica di Parigi<sup>352</sup>.

Naturalmente il caso italiano era ben diverso. Perciò, non deve sorprendere come mal furono sopportate dal senatore Schanzer le iniziative condotte da Acton ed il relativo stupore che queste generarono.

Nel telegramma del 13 Novembre del 1921 indirizzato alla Stato Maggiore della Marina, Acton informava Roma che l'America aveva proposto le radiazioni delle navi in costruzione e quelle antiquate e una vacanza navale di ben 10 anni lasciando così la Gran Bretagna con 22 navi di linea mentre l'America ed il Giappone rispettivamente con 18 e 12<sup>353</sup>. Il dislocamento massimo sarebbe stato di 35.000 per un tonnellaggio complessivo di 500 mila per Gran Bretagna e Stati Uniti e 300 mila per il Giappone. Da qui la scelta americana di ridimensionare i restanti tipi di naviglio in base alla proporzione del tonnellaggio delle navi da battaglia con un 90% per incrociatori e siluranti, 18% per i sommergibili ed in fine il 16% per le navi portaerei. Nessuna limitazione per l'aviazione navale. In più:

«Causa condizioni straordinarie guerra influenti su forze marine Francia et Italia Stati Uniti proposto rimandare seguito Conferenza discussione tonnellaggio assegnare stesse stop Mia impressione est inglesi favorevoli in massima alla proposta, francesi sconcertati stop Riterrei

---

<sup>351</sup> In pratica negli Stati Uniti la U.S. Navy fu vista come lo strumento con cui il governo americano dalla fine dell'ottocento poté ampliare considerevolmente la propria influenza ed i propri interessi. La marina americana divenne il braccio con cui Washington decise di ampliare i confini della dottrina Monroe.

<sup>352</sup> Per una breve storia dell'organizzazione parlamentare della Francia della Terza Repubblica si veda: Salvadori A., *l'8 Settembre della Francia*, supplemento alla *Rivista Marittima*, Febbraio 2005.

<sup>353</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma 14 n° 52838, *Acton Stato Maggiore*, Washington 13 novembre 1921.

opportuno per Italia associarsi integralmente progetto americano proponendo che analogamente per marina nostra et francese sia stabilito tonnello complessivo navi linea 200 mila et altro naviglio militare in proporzione ... Trascorso decennio assegno 200.000 tonnellate permetterebbe Francia et Italia possedere ciascuna 6 navi di linea ed incrociatori battaglia dislocamento non superiore 35.000 et possibilità due marine riunite raggiungere 4/5 potenza flotta inglese e americana stop prego telegrafarmi benessere»<sup>354</sup>.

In pratica, Acton informa Roma che la linea del dislocamento globale da poter ridistribuire liberamente fra le diverse tipologie di navi, indicata dalle disposizioni generali al 3° punto<sup>355</sup> impartitegli da Roma, era naufragata e quindi bisognava richiedere un minimo di 200.000 tonnellate di naviglio da battaglia dato che da questa cifra si sarebbe dovuto ottenere le aliquote per le altre specialità navali. Infatti con tale tonnello di navi di linea la Marina italiana si sarebbe potuta dotare di 180.000 tonnellate tra incrociatori e naviglio silurante e di 36.000 tonnellate di naviglio sommergibilistico, ossia il limite minimo ritenuto indispensabile dai vertici della Marina per la difesa delle coste e del commercio. Un altro elemento di assoluto interesse è la considerazione, politica e non solo militare, che le due flotte mediterranee sommate, con tale proporzione di tonnello, avrebbero raggiunto i 4/5 di quelle americane ed inglesi, il che implicava una maggior autonomia nel Mar Mediterraneo ed un maggior peso politico nelle future scelte nelle relazioni internazionali. Infatti per la Royal Navy era fondamentale ed indispensabile che la somma delle due marine mediterranee non superasse la propria. Londra non avrebbe potuto impegnarsi in nessun'altra parte del mondo se prima non si fosse tutelata nel Mediterraneo, cuore della sua politica navale<sup>356</sup>. Una tale prospettiva avrebbe sicuramente impedito l'accettazione da parte inglese di qualsiasi proposta di disarmo e difficilmente Londra avrebbe, quindi, acconsentito a recidere l'alleanza anglo-giapponese che le offriva un'impareggiabile superiorità nel Pacifico. Da parte loro, gli americani, desiderosi di evitare il prolungamento di quel formidabile matrimonio politico-militare tra Inghilterra e Giappone che tanto nuoceva ai loro interessi, avrebbero messo nelle migliori condizioni possibili Londra per permetterle di rielaborare la sua politica nel Pacifico, ma questa volta senza prolungare

---

<sup>354</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>355</sup> AUSMM, doc. cit., 23 ottobre 1921.

<sup>356</sup> A tal riguardo è interessante leggere il telegramma inviato dal neo ministro degli Esteri Pietro Paolo Tomasi della Torretta al sen. Schanzer: «Regio ambasciatore a Londra telegrafa quanto segue: "mi viene riferito che nella riunione di gabinetto di avantieri, alla quale presero parte i rappresentanti dei domini, fu considerata opportunità di richiedere una maggior riduzione polizia sottomarini ... Inoltre venne osservato che le flotte italiane e francesi quando fossero eventualmente riunite costituirebbero una forza navale di cui Gran Bretagna non potrebbe disinteressarsi e per conseguenza fu prospettata l'opportunità che anche all'Italia ed alla Francia venga applicata limitazione. Analoghe informazioni circa la predetta riunione del gabinetto sono pervenute Ambasciata di Francia». ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma 1226, *della Torretta Schanzer*, Roma 16 novembre 1921.

quella pericolosissima alleanza, lasciandole una certa autonomia nella politica navale nel Mediterraneo.

Questo documento dette inizio alla *querelle* tra i capi delegazione. Nel telegramma del 15 novembre del 1921 Schanzer si lamenta dell'iniziativa della marina con il presidente del Consiglio Bonomi:

«Acton ha fatto conoscere delegazione progetto da lui telegrafato Roma Stato Maggiore Marina. Tale progetto in discordanza quanto era stato stabilito Roma porterebbe notevole aumento nostro tonnellaggio anziché riduzione et aspirerebbe quanto pare raggiungimento parità con flotta francese stop Ritengo progetto insostenibile perché contrario spirito conferenza tendente riduzione armamenti navali, contrario istruzioni date delegazione da Governo ispirate giusta preoccupazione nostre condizioni economiche, pericoloso perché metterebbeci in condizione difficilissima verso Francia. Concordo che dovremo tentare migliorare nelle trattative 8/10 ma non credo facile riuscita modificare stato fatto antica data, mentre sarebbe oltremodo pericoloso sfidare ostilità francesi e di tutta Conferenza con proposte non conformi tendenza proposta americana. Credo anche sarebbe conveniente aspettare proposte venissero dalla Francia. Trattandosi argomento supremo interesse nazionale reputo indispensabile Governo riconfermi Acton precise istruzioni già date. Prego comunicare Ministero Esteri»<sup>357</sup>.

Si è ritenuto importante riprodurre integralmente il telegramma di Schanzer in quanto consente, nell'analizzarlo sinotticamente con quello di Acton, di evidenziare le differenze sostanziali tra visione politica della carriera e quella della marina italiana. Per i delegati politici era indispensabile la ricerca di una concertazione tra le delegazioni, anche pagando qualche prezzo pur di non urtare la sensibilità delle altre delegazioni straniere, instaurando, così, un periodo di lunga durata di rapporti improntati sulla cordialità. Beninteso, tutte le scelte avrebbero avuto come nucleo di riferimento la necessità immediata di ridurre la spesa pubblica. I tecnici, invece, erano più avvezzi a ragionare su questioni di politica estera in chiave navale e conoscevano profondamente l'algoritmo per il quale le pressioni politiche e la possibilità economiche commerciali di penetrazione nei mercati mondiali, con enorme beneficio sia per il tessuto industriale che quello sociale di una nazione, erano direttamente proporzionale alla grandezza della propria marina. Naturalmente le necessità di difesa nel loro complesso, ossia coste-commercio, sono imprescindibili da ogni loro considerazione politica. Di qui si comprende come le due anime della commissione italiana vedevano soluzioni diverse per il medesimo problema. Infatti, se era pur vero che l'Italia stava facendo tutto il possibile per attuare una politica economica improntata sul più austero risparmio, era anche vero che le forze navali di

---

<sup>357</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma 39 bis, *Schanzer Presidente del Consiglio*, Washington 15 novembre 1921. Questo documento è conservato anche all'ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma 39 bis, *Schanzer Presidente del Consiglio*, Washington 15 novembre 1921.

una nazione si costruiscono nel lungo periodo per cui non era improbabile che in seguito, in una condizione economica meno sfavorevole del paese, si potessero trovare le risorse per dar seguito ad un programma navale assolutamente contenuto.

Il 16 novembre Schanzer informa Roma che anche Briand era persuaso che la questione degli armamenti navali di Francia e Italia non doveva essere lasciata da parte e che doveva essere abbinata a quelle delle altre potenze<sup>358</sup>.

Le proteste del senatore portarono ad un primo risultato infatti nel telegramma di Bergamasco, in accordo con Bonomi, inviato ad Acton si confermavano le istruzioni consegnategli prima della partenza «riassumentesi nella formula MINIMA degli otto decimi stop Qualora però francesi od altri non sollevino questione riduzione armamenti navali Francia ed Italia, non ritengo opportuno sollevarla da parte nostra»<sup>359</sup>. In pratica il richiamo ufficiale desiderato dal capo delegazione a Washington pervenne ad Acton pur non impedendogli, sostanzialmente, di rimanere fedele alla linea politica da lui suggerita. Naturalmente queste *nuances* non sfuggirono all'attento occhio di Schanzer, il quale, da avvocato, aveva maturato una certa abilità nel leggere tra le righe dei documenti. In questa direzione va letto il telegramma, quasi polemico, che inviò a Bonomi nel quale si lamentava che se era pur vero che Roma aveva confermato ad Acton le istruzioni del 23 ottobre era anche vero che non vi erano giudizi sul progetto da lui presentato al regio Governo. Ribadì che la proposta Acton era lesiva per lo svolgimento delle trattative in quanto prevedeva un consistente aumento di naviglio militare e ciò avrebbe messo in cattiva luce la delegazione italiana oltre che sarebbe pesata eccessivamente sull'erario dello stato. Per cui richiese istruzioni per iscritto onde evitare ulteriori malintesi, sottolineando che:

«tale questione nulla ha da vedere con proporzione nostra flotta rispetto quella francese potendosi tale proporzione rispettare anche senza portare notevoli aumenti due flotte. Anzi vi è pericolo che ottenendo Italia Francia facoltà aumentare notevolmente tonnellaggio Francia ne profitti mentre poi per ragioni economiche forse noi non potremmo profittarne. Comunque desidero istruzioni categoriche precise Governo, prego informarne Ministro Esteri Marina e darmi risposta d'urgenza»<sup>360</sup>.

È evidente che Schanzer analizzasse la questione dal mero punto di vista del risparmio economico, non avendo, evidentemente, reale contezza delle necessità navali nazionali. Egli avrebbe voluto che

---

<sup>358</sup> ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma n° 40, *Schanzer Esteri*, Washington 16 novembre 1921.

<sup>359</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma n° 53509, *Stato Maggiore Acton*, Roma 17 novembre 1921.

<sup>360</sup> ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma 552, *Schanzer Presidente del Consiglio*, Washington 19 novembre 1921.

Roma avesse inviato istruzioni perentorie ad Acton, invitandolo una volta e per tutte, ad abbandonare quelle richieste ritenute inutilmente eccessive e anche pericolose.

Da parte sua, Acton si lamentò con il ministro della Marina e De Lorenzi per una mancata smentita da parte di Schanzer riguardo una falsa notizia comparsa su alcuni quotidiani americani i quali sostenevano che gli esperti navali italiani si sarebbero contentati di 8/10 del tonnellaggio assegnato alla marina francese. Mentre assicurò che nessuno tecnico aveva espresso tale opinione, egli sottolineò come l'intervista rilasciata da Paolo Thaon di Revel era stata utilissima, poiché in linea con i desideri della marina ed era anche conforme al colloquio privato che lui aveva avuto con Roosevelt<sup>361</sup>, sottosegretario di Stato della Marina americana e Presidente Comitato Esperti navali, in merito al fatto che la delegazione navale italiana avrebbe molto gradito una iniziativa da parte americana nei riguardi delle potenze navali mediterranee<sup>362</sup>.

È del tutto evidente che i *tecnici* si stavano muovendo per ottenere la parità navale con la Francia. Naturalmente i loro principali interlocutori furono altri tecnici, quindi personale capace di decodificare anche in tonnellate le esigenze italiane. Nel telegramma del 22 novembre Acton informa il suo Stato Maggiore che ufficiali inglesi ed americani delegati alla conferenza in una conversazione confidenziale con lui si erano detti favorevoli alla parità navale tra Francia ed Italia visto le maggiori necessità italiana per l'approvvigionamento via mare e tutte quelle esigenze molto ben espresse nei documenti rilasciati dal ministero della Marina. Contestualmente Acton confermava che Schanzer in conversazione privata con Briand aveva ottenuto, da quest'ultimo, la conferma che non si sarebbe opposto ad una eventuale richiesta di parità italiana<sup>363</sup>. Dal ministero della Marina pervenne un breve telegramma inviato ad Acton con dicitura «decifri da solo», nel quale si richiedeva di estendere la richiesta di parità anche per l'aviazione cercando di limitare le pretese francesi<sup>364</sup>. La linea sulla parità con la Francia aveva fatto definitivamente breccia anche nel Governo. Schanzer si lamenterà moltissimo con il ministero degli Esteri per la corrispondenza riservata che l'ammiraglio continuava ad inviare al ministero della Marina. Il senatore lo invitò a consegnargli *preventivamente* ogni telegramma anche quelli riguardanti questioni tecniche, poiché «aspetti tecnici spesso si confondono con politici»<sup>365</sup>. Acton se ne lamentò a sua volta con il ministro Bergamasco osservando che una tale procedura avrebbe compromesso la sua libertà di giudizio e la sua posizione, per cui pregò il ministro di «salvaguardare libertà et segretezza mia corrispondenza con V.E.»<sup>366</sup>.

---

<sup>361</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma n° 27, *Acton Stato Maggiore*, Washington 20 novembre 1921.

<sup>362</sup> *Ibidem*, anche telegramma n° 29, *Acton Bergamasco e De Lorenzi*, Washington 21 novembre 1921.

<sup>363</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma n° 34, *Acton Stato Maggiore*, 22 novembre 1921.

<sup>364</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, telegramma n° 54524, *Bergamasco/De Lorenzi Acton*, 24 novembre 1921.

<sup>365</sup> ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma 552, *Schanzer Esteri*, Washington 25 novembre 1921.

<sup>366</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, telegramma n° 40, *Acton Stato Maggiore*, 25 novembre 1921.



La debolezza della posizione della Francia, indubbiamente giocava a favore della parità richiesta dall'Italia. La numerosa delegazione francese giunse a Washington convinta di trovare nel governo americano una sponda amica per le sue numerose richieste che non sempre andavano nella direzione del disarmo. Una volta giunti nella capitale americana, questa si dovette ben presto ricredere. Il suo poderoso programma navale, in discussione dal 1920, la volontà di conservare un forte esercito sul territorio nazionale e il mantenimento di una forza aerea superiore a quella inglese erano stati già oggetto della stampa americana, la quale sospinta da un'opinione pubblica fortemente schierata per il disarmo, non mancò di sottolineare in diversi articoli le tante incongruenze francesi<sup>367</sup>. La Francia, tramite la stampa anglosassone ben presto fu rappresentata come la nazione intenzionata a condurre una politica militarista, vanificando il lavoro svolto e i sacrifici fatti dalle altre potenze, che come nel caso italiano avevano già provveduto, di propria iniziativa, a dar vita al disarmo. Non di meno la commissione francese era decisa a difendere la politica nazionale la quale, venuta meno le garanzie militari degli Stati Uniti ed Inghilterra nell'eventualità di un nuovo scontro con la Germania, era determinata a mantenere un forte apparato militare. Persa la sponda amica americana, la delegazione francese certo non poteva rivolgersi a quella d'oltremontana. In fondo Londra fu la prima a guardare con sospetto la volontà francese di dotarsi di un poderoso esercito, di una numerosa flotta aerea superiore alla propria e soprattutto di una forza navale che avrebbe compromesso la posizione inglese nel Mediterraneo. Dopo Versailles, Londra riprese la sua tradizionale politica, la quale era sempre impegnata a non consentire che sul continente europeo vi fosse una sola potenza egemone. Per questi motivi non poteva non guardare con sospetto e preoccupazione la rinata politica militarista francese. Anzi, fu proprio la volontà d'affermazione francese in Europa, che indusse il governo britannico, dopo Versailles, in una direzione filoitaliana<sup>368</sup>. Alla delegazione francese non rimase che una possibilità, ossia, quella di ricercare nella delegazione italiana quella amicizia necessaria per impedire che dalla

---

<sup>367</sup> Nella *Rivista Stampa* del 4 dicembre del 1921 inviata da Acton al ministero si legge: «Il Conflitto anglo francese continua apparentemente sempre più acuto. Il discorso di Briand al suo sbarco in Francia ha provocato un'altra serie di seri commenti nella stampa inglese tanto conservatrice che liberale. Il Daily Chronichol scrive: "il nuovo discorso di Briand prova che ciò che egli disse a Washington fu detto di proposito e sapendo che col dirlo egli poteva mandare a monte la Conferenza. Sembra che egli sia andato a Washington con due alternative: o di ottenere garanzie che nessuno avrebbe potuto dargli, o di mantenere la politica di armamento che se non ha mandato a monte la Conferenza ha però distrutto molto della sua capacità a far del bene". La Nation scrive: "Non crediamo di offendere la Francia, o meglio questo Governo francese dicendo che il suo primo scopo è il mantenimento della sua egemonia militare in Europa"». AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, *Rivista Stampa del 4 dicembre 1921*.

<sup>368</sup> «Fin dalla fine della prima guerra mondiale, tutti gli sforzi della diplomazia britannica in Europa erano stati diretti a contrastare i tentativi di preponderanza francese sul continente. E in questa lotta che aveva accesa con la Francia, allo scopo di frustrarne le mire egemoniche continentali, l'Inghilterra s'era servita dell'Italia, secondandone le aspirazioni espansionistiche e consolidandone la posizione nell'Europa danubio-balcanica a scapito di Parigi». Cfr. Minardi S., *MacDonald e la fine*, cit., p. 64. Sull'argomento si veda anche: Seton-Watson C., *L'Italia dal Liberismo al Fascismo 1870-1925*, vol. II, Bari, Laterza, 1973, p. 783; Salvemini G., *Preludio alla Seconda Guerra Mondiale*, Milano, Feltrinelli, 1967, pp. 74-80; Di Nolfo E., *Mussolini e la politica estera italiana(1919-1933)*, Padova, Cedam, 1960, p. 125.

conferenza di Washigton la Francia ne uscisse con le Forze Armate ridimensionate oltre il limite da lei desiderato. Il telegramma spedito da Schanzer del 29 novembre indirizzato al ministero degli Esteri andava proprio in questa direzione. Egli si compiacque che la politica fin lì svolta aveva fatto breccia nella stampa americana e che i delegati statunitensi ed inglesi vedessero con benevolenza il lavoro della commissione italiana mentre con sempre maggiore sospetto le richieste francesi. Ciò faceva buon giuoco, poiché ammorbidiva la posizione transalpina:

«Le stesse controversie sorte per armamenti terrestri hanno avuto vantaggio rendere francesi più arrendevoli per questione navale. Infatti, oggi Viviani viene parlarmi confidenzialmente questione navale rapporti Italia Francia. Mi disse che quantunque secondo lui si potrebbe addurre argomenti contrario Francia volendo fare politica amicizia verso Italia consentirà parità navale da noi richiesta»<sup>369</sup>.

In quella circostanza Viviani confermò a Schanzer che la Francia riteneva indispensabile la richiesta di 300.000 tonnellate di naviglio da battaglia o tutt'al più 280.000. Quest'evenienza allarmò non poco l'uomo politico italiano, in quanto, avrebbe costretto l'Italia a fare altrettanto «con enorme sacrificio finanziario»<sup>370</sup>. Per il capo delegazione italiano quella rappresentava un eccellente risultato ma con il rischio, non tanto remoto, che tale successo potesse essere solo fittizio, dato le scarsissime possibilità economiche nazionali. Per cui non doveva essere sottovalutata la possibilità che pur ottenendo la parità, qualora essa fosse stata fissata su di una aliquota molto alta, come prospettata dalla delegazione francese, questa ne risultasse solo sulla carta vista l'impossibilità economica italiana di dar seguito ad un programma navale così grande. Non di meno egli riteneva che:

«senza necessità urto con delegazione francese questione limite tonnellaggio possa fino certo punto risolversi modo favorevole per noi in quanto America Inghilterra sono contrarie concedere Francia eccessivo tonnellaggio richiesto»<sup>371</sup>.

Era del tutto evidente che la Francia fosse intenzionata a giocare il ruolo di leader continentale fino in fondo ma per far ciò si doveva dotare di una grande marina e sottrarsi così alle forti pressioni inglesi nel Mediterraneo. Una tale richiesta così considerevole di navi da battaglia corrispondeva alle esigenze ritenute indispensabili dal ministero della Marina francese, il quale aveva stimato per le sue necessità un minimo di 8 corazzate da 35.000 tonnellate, in pratica almeno due squadre. Un'aliquota così consistente avrebbe messo in difficoltà la Gran Bretagna per due ragioni fondamentali: la prima

---

<sup>369</sup> ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, *Scanzer Ministero Esteri*, Washington 29 novembre 1921.

<sup>370</sup> *Ibidem*.

<sup>371</sup> *Ibidem*.

che la somma delle forze da battaglia italiana e francese avrebbe superato la propria e la seconda che avrebbe costretto l'Inghilterra a schierare in Mediterraneo una forza navale ben superiore a quella all'epoca in servizio. Il nuovo principio del *Two Power Standard*, come visto si applicava solo al continente europeo e nel Mediterraneo, ma questo mare ed il suo controllo era ritenuto da Londra imprescindibile per la sua politica navale. Il Mediterraneo oltre ad unire tre continenti era anche l'arteria principale delle comunicazioni inglesi per l'Africa del Sud e l'India. Per cui si comprende, trattandosi di un mare dove l'estensione o se vogliamo l'importanza geografica è considerevolmente inferiore a quella geopolitica, che Londra non avrebbe mai acconsentito ad una richiesta così esorbitante<sup>372</sup>. Oltretutto ciò avrebbe innescato una nuova corsa agli armamenti navali che avrebbe sicuramente vanificato i lavori congressuali. Nella documentazione inviata del ministero della Marina alla delegazione vi è un promemoria dal titolo *Navi Inglesi dislocate all'Estero nel 1921 e confronto col naviglio tenuto nelle acque nazionali*<sup>373</sup> che aiuta a meglio comprendere quali realmente fossero le priorità della politica navale inglese. Come si comprende dal titolo, questo promemoria, in maniera eccezionalmente puntuale, ripropone tutte le navi inglesi in servizio nel 1921 con relativo dislocamento e la loro assegnazione. Documento di straordinario interesse nel quale si può leggere nell'ultima parte riassuntiva che su di un totale di 1.419.650 tonnellate di naviglio militare circa un milione era schierato nelle acque nazionali: Flotta dell'Atlantico 582.000; Difesa Locale e Pattuglie 250.000; Dragamine e Difesa Pesca 78.000; Navi in Servizi Vari 65.000; in più compaiono anche ben 644.000 tonnellate di Naviglio in Riserva – navi non armate - naturalmente tenute al di fuori della somma totale poiché non impiegabili. Le restanti 410.000 tonnellate di naviglio sono riportate nel riquadro *Naviglio Inglese all'Estero* dove balza all'occhio che ben 289.000 tonnellate sono schierate nel Mediterraneo, pari al 29% della forza navale inglesi nelle sue acque territoriali. Indie Orientali 16.000; Africa 13.000; Cina 56.000; Nord Africa ed Indie Occidentali 25.000; Nuova Zelanda 9.000<sup>374</sup>.

---

<sup>372</sup> Nella *Rivista Stampa* inviata da Acton del 30 novembre viene riportata una interessantissima sintesi di un articolo comparso sull'*Assosiated Press* nel quale si sostiene che: «l'Inghilterra si opporrebbe vigorosamente alla domanda francese di una flotta eguale a quella del Giappone (le iniziali richieste francesi andavano in quella direzione n.d.r.). Siccome l'Italia ha annunciato la sua intenzione di avere una flotta della stessa grandezza di quella francese ed i francesi hanno dichiarato di non avere difficoltà in proposito, gli inglesi sostengono che la flotta francese ed italiana potrebbero unite superare la flotta inglese nel Mediterraneo e quindi assumere un completo controllo del Mediterraneo che gli inglesi ritengono invece necessario per proteggere le comunicazioni con l'India e con l'Africa del Sud. Con la flotta francese ed italiana eguale a quella del Giappone la proporzione delle due flotte latine e della flotta inglese sarebbero 5,3,3 con una preponderanza di una flotta italiana francese nel caso che Francia ed Italia si unissero. Gli inglesi ritengono che siccome né prima né dopo la guerra la flotta italiana francese messe insieme sono mai state superiori alla flotta inglese, questa posizione relativa dovrebbe essere mantenuta a meno di 5. I francesi rispondono che non c'è maggior pericolo che l'Italia e Francia si unissero contro l'Inghilterra a che il Giappone e gli Stati Uniti si unissero contro l'Inghilterra. La teoria che l'Inghilterra deve avere una flotta eguale a quella di qualsiasi altre due nazioni combinate è ormai antiquata e se non si applica al Pacifico non c'è ragione per cui dovrebbe applicarsi al Mediterraneo», AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, *Rivista Stampa del 30 Novembre 1921*.

<sup>373</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, *Navi Inglesi dislocate all'Estero nel 1921 e confronto col naviglio tenuto nelle acque nazionali*.

<sup>374</sup> *Ibidem*.

Questo documento, insieme a quello redatto dall'Ammiragliato inglese attinente al dominio del Dodecaneso del 1913, mostrano con totale evidenza che il Mediterraneo era d'importanza fondamentale per il governo inglese e certamente non secondo a qualsiasi questione riguardasse il Pacifico o altro mare. Londra non avrebbe mai consentito che nessun'altra flotta avesse una superiorità così grande nel Mediterraneo, per cui meglio si comprende la cortesia e la disponibilità dimostrata alla delegazione italiana e lo scetticismo rivolto a quella francese durante i lavori conferenziali. Parigi era rimasta senza amici. Per cui, gioco forza, si dovette rivolgere proprio agli italiani, tanto maltrattati durante le conferenze della pace di Versailles, gli unici con i quali la Francia poteva ragionare sulle questioni mediterranee e in più far pesare il suo ruolo di potenza.

La proposta di una parità con la Francia ormai era stata pienamente assorbita dai ministeri romani. L'11 dicembre arriva alla delegazione navale un telegramma a firma del ministro Gasparotto nel quale si richiede di insistere sulla parità con la Francia anche per ciò che concerne l'aviazione cercando di contenerne le eventuali eccessive richieste<sup>375</sup>. Acquisita a livelli ministeriale la linea dei 10/10 con la Francia lo scontro tra le due componenti della delegazione italiana si spostò sul quantitativo di naviglio da richiedere. Per i tecnici, visto il criterio adottato delle aliquote calcolate sulla forza navale da battaglia, era essenziale ottenerne una cifra minima di almeno 200.000 tonnellate che avrebbe così garantito quella quantità di naviglio sottile e sommergibilistico ritenuto indispensabile (180.000 che l'Italia già quasi possedeva). Le preoccupazioni del senatore del regno andavano in tutt'altra direzione ritenendo questa cifra troppo alta per l'erario dello Stato e perché una tale richiesta avrebbe messo in cattiva luce la delegazione italiana compromettendo il buon lavoro fino ad allora svolto, come ebbe modo di sottolineare in un telegramma inviato ad Orlando il 13 dicembre del 1921. In questo documento spiega le ragioni per le quali era preferibile accettare la proposta americana che prevedeva un'aliquota di 175.000 tonnellate di naviglio da battaglia per le potenze mediterranee, poiché ciò avrebbe giovato all'immagine del Regio Governo nell'opinione pubblica americana. In questo telegramma non mancarono critiche ed osservazioni pungenti alla marina ed ai suoi vertici. Ritenendo inutile richiedere un'aliquota maggiore da quella proposta dalla commissione americana vista la parità con la Francia Schanzer osservava che:

«Ammiraglio Acton ritiene che occorre chiedere 200.000 tonnellate stop Se non vi è necessità assoluta ed intrinseca difesa navale et trattasi avere maggior numero navi in relazione ai gradi della marina crediamo non essere il caso insistere sulle 200.000 tonnellate perché tale insistenza ci farebbe perdere notevolissimo vantaggio politico stop Facciamo osservare che non sarebbe bene accolto opinione pubblica italiana che da una conferenza per riduzioni armamenti ne risultasse un aumento di argomenti navali stop Inoltre richiamiamo attenzione Governo sul lato

---

<sup>375</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 3097, *Gasparotto Acton*, Roma 10 dicembre 1921.

finanziario questione e sugli oneri che da un aumento fino a 200.000 deriverebbe all'erario stop ad ogni modo chiediamo immediate esplicite istruzioni Governo. Non posso raccomandare abbastanza sollecitudine»<sup>376</sup>.

In quel periodo i lavori a Washington fremevano per chiudere l'accordo tra le tre grandi potenze navali. L'esame delle aliquote da assegnare alle due marine mediterranee sarebbe stato demandato solo dopo l'accordo a tre come fu stabilito dalla seduta del 16 novembre dei consiglieri navali<sup>377</sup>. In quella circostanza fu il rappresentante della delegazione americana Roosevelt a patrocinare la proposta di rinviare ad altro momento la discussione sulla marina italiana e francese a causa delle particolari condizioni in cui versavano, anche e soprattutto, a causa della guerra. In quella circostanza l'ammiraglio inglese Beatty fece notare come la decisione di rimandare la discussione sulle altre due marine europee non era soddisfacente per la Gran Bretagna ritenendo «oltre modo desiderabile che l'esame del tonnellaggio d'assegnare a quelle due marine venisse considerato»<sup>378</sup>, facendo notare anche che l'Impero Britannico si trovava in una posizione differente da quella del Giappone e dell'America, essendo una potenza europea. Roosevelt valutò che una tale decisione dovesse essere presa dai delegati politici e non tecnici. In quell'occasione Acton si espresse in accordo con la richiesta del collega inglese ritenendo opportuno dover «discutere contemporaneamente le questioni relative alle marine di tutte le principali potenze»<sup>379</sup>. L'ammiraglio francese de Bon non si oppose ma richiese che Italia e Francia prendessero parte alle discussioni di problemi di carattere generale. L'ammiraglio inglese ed italiano confermarono la necessità di affrontare la questione navale di Francia ed Italia congiuntamente a quelle delle altre marine ma Roosevelt ribadì il concetto che tale decisione non spettava alla commissione tecnica ma a quella politica<sup>380</sup>. Da lì la scelta della delegazione politica di tenere le due discussioni separate. Così dai primi giorni di dicembre l'attenzione si spostò sulle marine mediterranee e sulle loro relative richieste. L'accordo sulle tre marine oceaniche, che doveva inizialmente sembrare agli organizzatori anglo-americani il più difficile, si concluse con relativa facilità visto che la delegazione giapponese si mostrò eccezionalmente collaborativa, con grande stupore di tutti, nonostante le sue legittime resistenze iniziali. Quello che

---

<sup>376</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 572, *Schanzer Presidente del Consiglio*, Washington 13 dicembre 1921.

<sup>377</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 30, *Copia 1ª Riunione Comitato dei Consiglieri Navali alla Conferenza del 16 novembre 1921, Acton Sez. Marina Del. Italiana Conf. Ambasciatori Parigi*, Washington 16 novembre 1921. Si veda anche: AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, telegramma n° 616689, Acton De Lorenzi, Washington 17 novembre 1921

<sup>378</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 30, *Copia 1ª Riunione Comitato dei Consiglieri Navali alla Conferenza del 16 novembre 1921, Acton Sez. Marina Del. Italiana Conf. Ambasciatori Parigi*, Washington 16 novembre 1921. ( telegramma simile a questo è quello conservato in: Si veda anche telegramma n° 616689 AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, *Acton Stato Maggiore*, Washington 17 novembre 1921).

<sup>379</sup> *Ibidem*.

<sup>380</sup> *Ibidem*.

sembrava lo scoglio più difficile da sormontare si dimostrò più facile di quanto previsto, mentre la discussione ritenuta in qualche misura secondaria e di facile risoluzione iniziava ad essere motivo di grande preoccupazione.

Se era vero che le due marine sarebbero dovute essere trattate con maggiore attenzione, in quanto quei due governi avevano già provveduto ad interrompere le costruzioni navali per destinare quei fondi allo sforzo bellico terrestre, era anche vero che una cessione di aliquote troppo altra avrebbe potuto compromettere la Conferenza visto le sicure proteste della delegazione inglese, per i noti motivi, ma anche le possibili rimostranze giapponesi per il trattamento diseguale<sup>381</sup>.

Nelle future sedute, quindi, la decisione più delicata, una volta consolidata la possibilità unanimemente accettata di una parità italo-francese, sarebbe stata relativa alle aliquote richieste per le navi da battaglia dalle delegazioni mediterranee. In questo ambito si sposterà il nuovo confronto all'interno della delegazione italiana condotto con estrema tenacia dai due contendenti e a colpi di telegrammi inviati ai rispettivi ministeri. Infatti, se per la componente politica la proposta americana delle 175.000 tonnellate rappresentava una quota più che accettabile, questa era giudicata insufficiente per la delegazione tecnica. Nelle valutazioni di Acton la quota proposta era quasi dannosa per la marina italiana: «Faccio presente che tecnicamente cifra 175.000 non ci darebbe neppure due divisioni complete navi da battaglia e ciò che più conta insufficiente dice insufficiente naviglio sottile et sommergibili stop Non ripeto non ho comunicato questo telegramma nostri delegati politici»<sup>382</sup>. Maggiori indicazioni vengono fornite dal telegramma inviato il giorno dopo sempre al ministero della Marina dove l'ammiraglio italiano, osservando che la delegazione francese stava lavorando affinché gli americani non presentassero il loro progetto di limitazione per le marine mediterranee, ribadiva che la delegazione inglese si sarebbe adoperata al fine di mantenere bassa l'aliquota d'assegnazione per impedire che la forza navale italo-francese non superasse la loro<sup>383</sup>. Per cui sarebbe stato opportuno ottenere una limitazione di non meno 200.000 tonnellate, ma sarebbe stato, invece, di grande vantaggio e desiderabile ottenere una aliquota di 250.000. In questo telegramma l'ammiraglio non mancò di sottolineare le incomprensioni con i delegati politici i quali erano: «principalmente se non unicamente preoccupati di fissare limite così basso da precludere Italia qualsiasi possibilità nuova costruzione anche navi minori et citano sempre istruzioni ministeriali

---

<sup>381</sup> In questa direzione va un articolo dell'*Evening Star* pubblicato il 12 dicembre nel quale si legge: «... la possibilità che l'Inghilterra si esponga a un tonnellaggio francese di grandi navi uguale a quello del Giappone, perché darebbe alla flotta francese o italiana combinate una preponderanza sulla flotta inglese, rendendo le trattative a proposito delle marine francese ed italiana piuttosto delicate». In AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, *Rivista Stampa del 12 Dicembre 1921*.

<sup>382</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157 e Busta 3160, Telegramma n° 77, *Acton Stato Maggiore*, Washington 14 dicembre 1921.

<sup>383</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, Telegramma n° 78, *Acton Stato Maggiore*, Washington 15 dicembre 1921.

rapporto 8:10 ignorando questo essere un limite minimo»<sup>384</sup>. Da qui la volontà della delegazione politica di accettare la proposta americana, la quale non consentirebbe di far sì che le flotte mediterranee eguagliassero, naturalmente sommate, quella inglese. Naturalmente anche questo telegramma non fu comunicato alla delegazione politica<sup>385</sup>. È indiscutibile che il solo raggiungimento della parità con la flotta francese sarebbe stato un successo politico di estrema importanza, ottenuto il quale la delegazione italiana avrebbe potuto fare qualche piccola concessione a quella francese onde cementare meglio questo nuovo ed inaspettato clima collaborativo con la nazione transalpina. In più l'accettazione della proposta americana avrebbe reso felici sia gli americani in qualità di promotori dell'iniziativa, che gli inglesi i quali avrebbero mantenuto una riguardevole superiorità navale nel Mediterraneo. In più avrebbe impedito alla delegazione giapponese di elevare eventuali proteste per le disparità adottate. Vista in questa ottica, non c'era alcun motivo al mondo perché l'Italia non dovesse accettare la proposta delle 175.000 tonnellate. In fondo, il solo riconoscimento della parità, avrebbe consentito all'Italia di prender parte alle trattative politiche future in una posizione di maggior prestigio internazionale e senza dover affrontare ulteriori aggravii di spesa. Il continuare a richiedere aliquote di tonnellaggio maggiore sembrava quindi espressione del desiderio degli ammiragli di voler più navi. La commissione politica non si era resa conto dell'insidia del criterio adottato per la limitazione delle flotte. L'assegnazione di un tonnellaggio complessivo avrebbe messo nelle condizioni le singole marine di sviluppare la propria flotta in base alle proprie necessità. Avrebbe consentito, quindi, la realizzazione di una flotta che meglio rispondeva alle proprie esigenze sfruttando al meglio anche la geografia dei luoghi. Per cui, qualora una flotta avesse ritenuto, per la propria difesa, indispensabile dotarsi di un gran numero di incrociatori leggeri o sommergibili, questa li avrebbe potuti costruire a scapito di altro naviglio, ma avrebbe comunque avuto una libertà maggiore confronto al criterio adottato. Questo elemento, di indiscutibile importanza, evidentemente sfuggiva alla commissione politica, poiché l'assegnazione per singole categorie di naviglio implicava, implicitamente, che le potenze navali anglo-americane avrebbero ottenuto non solo la superiorità complessiva ma anche quella relativa per categoria. In più l'assegnazione del tonnellaggio delle navi da battaglia era divenuto fondamentale perché da esso sarebbero scaturite le percentuali per le altre categorie di navi. Il criterio adottato, premiando le due super potenze, limitava enbrionalmente tutte le altre marine. Da qui la necessità dei tecnici di dover alzare l'asticella del tonnellaggio sulle capital ships. È doveroso fare anche un'altra considerazione al riguardo. Una assegnazione superiore avrebbe anche sparigliato la politica navale inglese nel Mediterraneo, magari costringendo Londra a cementare maggiormente i già buoni rapporti con Roma per non dover andare incontro a nuove costruzioni navali da destinare in questo mare. Paradossalmente anche quando la

---

<sup>384</sup> *Ibidem.*

<sup>385</sup> *Ibidem.*

linea della parità navale con la Francia era stata ampiamente accettata da tutti, inclusa la delegazione francese, non mancarono motivi di contrasto all'interno della delegazione italiana a Washington. Ma i timori di Acton certo non rispecchiavano paure puramente personali. Il telegramma di Bergamasco del 15 dicembre, inviato a Schanzer ribadiva proprio le preoccupazioni dell'ammiraglio e ora che la discussione sulle marine mediterranee era imminente era «assolutamente necessario ottenere parità con Francia almeno nel tonnellaggio degli incrociatori cacciatorpedinieri et sommergibili, ciò per necessità nostra difesa navale»<sup>386</sup>. Quello stesso giorno Hugues aveva annunciato che l'accordo per le navi di linea tra Giappone, Stati Uniti e Gran Bretagna era stato concluso previo «contenimento accordo Francia et Italia per le navi di linea»<sup>387</sup>. In quella circostanza l'ammiraglio francese de Bon richiese la possibilità di costruire 10 navi di linea per un totale di 350.000 tonnellate. In quella seduta Schanzer enunciò i principi fondamentali della commissione italiana riconducibili ai soli due punti: la parità navale con la Francia, per di più già ammessa dai rappresentati francesi e la limitazione degli armamenti per consentire una più rapida ricostruzione economica<sup>388</sup>. Le richieste francesi erano esorbitanti ed avrebbero potuto mettere a rischio il buon esito della conferenza<sup>389</sup>. Nelle sedute successive di metà dicembre le richieste francesi non accennavano ad abbassarsi e molti furono gli scontri verbali tra la delegazione transalpina e quella inglese e americana. Nella seduta del 17 il senatore Schanzer, parlando a nome della delegazione italiana e di sua iniziativa, accettò pubblicamente il limite proposto da Hugues a condizione, naturalmente, della parità con la Francia<sup>390</sup>. Di questa iniziativa Acton se ne lamenterà nel telegramma inviato al ministero il 19 osservando che anche con la parità navale la Francia, grazie alla vacanza navale di dieci anni, periodo di tempo nel quale era proibito costruire corazzate, avrebbe

---

<sup>386</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 85 urgentissimo riservato, *Stato Maggiore Schanzer*, Roma 15 dicembre 1921.

<sup>387</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 81, *Acton Stato Maggiore*, Washington 15 dicembre 1921.

<sup>388</sup> *Ibidem*.

<sup>389</sup> Nel riassunto della seduta del 16 dicembre riguardo alle richieste francesi si può leggere: «Balfour osserva che le proteste non alterano affatto a danno della Francia la proporzione anteguerra inquantochè nel luglio 1914 la relatività fra le navi maggiori in servizio e costruzione fra Gran Bretagna e Francia era la stessa data dalla proposta americana e cioè 3 a 1. Se la Francia non si associa al progetto di limitazione l'Italia non potrebbe mai consentire di essere lasciata indietro, quindi se la Francia insiste nel voler conservare una grande marina essa sarà seguita in tale via dall'Italia, dalla Gran Bretagna, dall'America e dal Giappone il che non cambierebbe la proporzione ma la cifra effettiva delle flotte. Scongiora gli amici francesi di non vedere nel piano americano un piano diabolico per sopprimere la Francia dal numero delle potenze navali, perché tale interpretazione porterebbe come risultato il suffragio di tutto il progetto». AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 92, *Acton Stato Maggiore*, Washington 20 dicembre 1921. Naturalmente un aumento della flotta francese avrebbe causato maggior danno all'Inghilterra la quale sarebbe stata costretta a raddoppiarne la cifra in applicazione del Two Power Standard europeo o, per meglio dire, Mediterraneo.

<sup>390</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 85, *Acton Stato Maggiore*, Washington 18 dicembre 1921. Nel telegramma di qualche giorno prima Acton pregava il ministero della Marina affinché si adoperasse per far giungere istruzioni sulla parità con la Francia cercando di ottenere il limite di 200.000 tonnellate o anche 250.000 che comunque rappresentavano un limite alle richieste francesi. AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 78, *Acton Stato Maggiore*, Washington 15 dicembre 1921.



mantenuto la sua superiorità sulle navi di linea mentre l'Italia, con l'accettazione delle 175.000 tonnellate, non avrebbe potuto neanche costruire gli incrociatori previsti dal bilancio. Naturalmente il telegramma non era stato comunicato al rappresentante politico<sup>391</sup>.

È indubbio che Schanzer accettando la proposta americana aveva conseguito due risultati: isolare definitivamente la Francia con le sue esorbitanti richieste e costringere la delegazione tecnica ad accettare lo stato di fatto. Ora, era indubbio che la Francia desiderasse una forte marina, come era assolutamente evidente che tale forza l'avrebbe utilizzata per affermarsi come potenza mondiale e soprattutto Mediterranea affrancandosi dalla politica inglese in quelle acque. È anche molto probabile che la delegazione francese abbia concesso la parità navale all'Italia nella necessità di ricercare quella sponda amica indispensabile per difendere il proprio programma militare. In più non sarà sfuggito ai francesi che richiedendo un'aliquota molto alta avrebbero potuto ottenere altri due risultati: ossia che la parità navale sancita con l'Italia sarebbe stata solo fittizia non potendo quest'ultima, per motivi economici, impegnarsi in un così poderoso programma navale e che la Francia avrebbe potuto limitare le proprie richieste sulle capital ships in cambio di aliquote maggiori per il naviglio minore o per il mantenimento di un esercito forte. Infatti le discussioni congressuali della seconda decade di dicembre furono caratterizzate dallo scontro-confronto sulle ingenti richieste francesi. Nella seduta del 20 dicembre sembrò finalmente schiarirsi il cielo della politica sulla capitale americana, in quanto nell'incontro del mattino i delegati francesi dichiararono di aver ricevuto istruzioni da Briand di accettare la proposta americana a condizione però del raggiungimento conveniente circa il naviglio minore e sommergibilistico indispensabile per la difesa della Francia e del suo vasto impero coloniale<sup>392</sup>. In quella seduta de Bon richiese che la Francia fosse autorizzata ad impostare dal 1927 le nuove corazzate e che nel 1931 si fosse stabilita altra conferenza «per riconsiderare situazione navale»<sup>393</sup>.

La notizia giunse a Roma ed il ministro Bergamasco si affrettò ad inviare un telegramma al senatore invitandolo a difendere la parità per tutte le categorie. Sottolineando che «questo ministero gradirà conoscere in precedenza qualunque deviazione punto di vista anzidetto»<sup>394</sup>. È evidente che il ministero della Marina non aveva gradito l'iniziativa del capo delegazione il quale a sua volta risponde con un telegramma dai toni quasi polemici indirizzato proprio a Bergamasco il giorno seguente:

---

<sup>391</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 88, *Acton Stato Maggiore*, Washington 19 dicembre 1921.

<sup>392</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 91, *Acton Stato Maggiore*, Washington 20 dicembre 1921.

<sup>393</sup> *Ibidem*.

<sup>394</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 98 bis, *Bergamasco Schanzer*, Roma 22 dicembre 1921.

«Malgrado che cotesto ministero avesse autorizzato delegazione accettare per navi da battaglia proporzione otto decimi con Francia questa delegazione ha sempre insistito sulla parità e l'ha ottenuta per navi da battaglia come la sosterrà energicamente per altri tipi navi stop Di ciò abbiamo ampiamente informato Governo. Debbo quindi supporre che V. E. non abbia avuto dagli Esteri comunicazione miei quotidiani telegrammi»<sup>395</sup>.

L'accettazione *tout court* di quell'aliquota metteva in seria difficoltà l'apparato difensivo navale italiano. Perciò diveniva indispensabile che la delegazione italiana a Washington difendesse la parità anche e soprattutto per gli incrociatori e sommergibili. Con l'adozione di quell'aliquota l'Italia non avrebbe potuto costruire altro naviglio sottile e sommergibilistico per diverso tempo. Schanzer si trovò nella necessità di dover dare maggior forza alla sua decisione di accettare l'aliquota proposta dagli americani. Il 22 si recò a parlare con Hugues per perorare la parità tra Italia e Francia per ogni categoria di navi. Hugues si mostrò estremamente cortese accordando l'assenso americano alla richiesta italiana. In quella circostanza il Segretario di Stato ribadì che aveva apprezzato molto la decisione italiana di accettare la quota proposta sulle navi da battaglia. Naturalmente di questo colloquio Schanzer informò perentoriamente il ministero degli Esteri<sup>396</sup>. Per fortuna la dea bendata rivolse il suo sorriso benevolo verso la delegazione italiana. Infatti i lavori congressuali spostarono la loro attenzione sulle aliquote d'assegnare alle potenze per queste categorie di navi. In quella circostanza gli inglesi cercarono di forzare la mano e tramite il discorso del primo Lord dell'Ammiragliato, Arthur Hamilton Lee 1<sup>o</sup> Barone di Fareham, tentarono di far abolire il sommergibile come arma di guerra attribuendogli una scarsa efficienza militare. Indubbiamente fu una dichiarazione assai bizzarra, soprattutto se si considera che proveniva da un esperto uomo di mare di indubbia reputazione e se si considerano anche le migliaia di tonnellate inglesi affondate dai sommergibili tedeschi nella prima guerra mondiale. Il lungo ed eloquente discorso Lord Lee lo concluse proponendo l'abolizione completa o, almeno, una radicale limitazione del tonnellaggio e del peso unitario<sup>397</sup>. Non è difficile supporre che la proposta e le motivazioni inglesi fossero del tutto strumentali. Londra era preoccupata dell'ingente flotta sommergibilistica prevista dal programma navale francese. La vicinanza delle due nazioni separate dal quel piccolo lembo di mare che è la Manica aggravava le apprensioni dell'Ammiragliato inglese soprattutto a causa della dolorosa esperienza avuta con gli Uboat tedeschi. Naturalmente Sarraut si oppose strenuamente a questa eventualità sottolineando come i sommergibili fossero un'arma difensiva delle marine più deboli e quindi insopprimibili. Il delegato giapponese si esprime in maniera analoga. Questa volta anche il

---

<sup>395</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 77, *Schanzer Bergamasco*, Washington 23 dicembre 1921.

<sup>396</sup> ACS, *Carte Schanzer*, Busta 19, telegramma n° 164, *Schanzer Ministero Esteri*, Washington 22 dicembre 1921.

<sup>397</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 95, *Acton Stato Maggiore*, Washington 23 dicembre 1921.

delegato americano non poté giungere in aiuto del collega inglese, in quanto lesse un documento redatto da una commissione di esperti navali statunitensi che andava nella direzione sostenuta dalla Francia e dal Giappone ma era anche coincidente con i desideri italiani: «relazione corrispondente completamente nostre vedute et contraria tanto abolizione quanto dislocamento unitario. Schanzer dichiara per ragioni umanitari favorirebbe abolizione sottomarino stop Est però questione tecnica ... Non credo quindi venuto momento associarsi abolizione et non est autorizzato farlo»<sup>398</sup>.

Nella sedute riguardanti il naviglio sottile ed i sommergibili le contrapposizioni si fecero più evidenti soprattutto tra Inghilterra e Francia. Quest'ultima richiedeva ben 330.000 tonnellate di naviglio sottile e 90.000 per quello sommergibilistico. Nella seduta del 23 dicembre l'ammiraglio de Bon, ribaltando completamente la tesi di Lord Lee, sottolineò l'efficienza dei sottomarini nella guerra al traffico ricordando come durante il conflitto la Germania che pur possedeva una grande flotta sommergibilista di circa 100 battelli ne poté adoperare solo 15 o 20 per volta<sup>399</sup>. Balfour controbatté con vigore le tesi francesi affermando che continuare a conservare il sommergibile avrebbe incoraggiato la guerra contro il commercio. A tal riguardo rammentò l'enormi difficoltà incontrate nel rifornire l'Italia, sprovvista di materie prime per l'industria e delle necessarie derrate alimentari durante il conflitto. In più il mantenimento della forza sommergibilistica avrebbe costretto le marine a mantenere in organico battelli destinati alla guerra sottomarina con un ulteriore aggravio di spese. In quella circostanza Schanzer ringraziò il rappresentante inglese per l'aiuto concessoci durante la Grande Guerra ricordando la tradizionale amicizia tra queste due nazioni e fondamento della politica estera italiana. Ringraziò il delegato inglese per aver ricordato la particolare situazione geografica e di approvvigionamento italiana sottolineando però che: «esperti italiani opinano sottomarino ancora arma difesa et tale est anche opinione Regio Governo. Accettazione pura et semplice abolizione sottomarino non sarebbe appoggiata opinione pubblica italiana»<sup>400</sup>. Il capo delegazione italiana s'era uniformato alle direttive governative raccomandate dalla Marina. Anche in questa circostanza il senatore Schanzer non comprendeva il valore dell'arma sommergibilistica né il danno che sarebbe scaturito qualora questa fosse stata bandita per volontà dalle altre potenze navali. Furono sole le raccomandazioni pervenute da Roma a fargli cambiare idea. Durante la vigilia di Natale, mentre nelle strade della capitale americana si potevano ammirare gli addobbi ed ascoltare i canti natalizi dei cantanti di strada nella sede congressuale la diatriba tra Francia ed Inghilterra continuò con grande animosità sullo stesso argomento del giorno precedente: il sommergibile. Sarraut, dichiarò che l'assenza di molti stati rendeva impossibile legiferare sull'argomento. Balfour notò che essendo il sommergibile arma di offesa non sarebbe utile per proteggere le navi e che un gran numero di

---

<sup>398</sup> *Ibidem*.

<sup>399</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 99, *Acton Stato Maggiore*, Washington 23 dicembre 1921; AUSMM, Archivio di Base, Busta 3160, Telegramma n° 99, *Acton Stato Maggiore*, Washington (qui compare la data di ricezione e non d'invio n.d.r.) 25 dicembre 1921.

<sup>400</sup> *Ibidem*.

sottomarini «nessuno ignora sarebbero costruiti contro Gran Bretagna?»<sup>401</sup>. La riunione fu caratterizzata da un susseguirsi di botta e risposta dove le due delegazioni non risparmiarono energie per difendere il proprio punto di vista. Il capo delegazione francese in un impeto di amor patrio rammentò che il programma navale francese era ben poca cosa paragonato all'immenso impero coloniale e le numerose linee di comunicazione da difendere. Hugues pur esprimendo la propria simpatia per la tesi di Balfour constatò che non era possibile giungere ad un accordo sull'abolizione del sottomarino<sup>402</sup>. Infondo anche il delegato americano aveva le sue indicazioni e, come espresso dal documento da lui presentato qualche giorno prima, anche gli Stati Uniti erano intenzionati ad mantenere in forza questo tipo di battello. Da qui la proposta americana di procedere sull'assegnazioni delle aliquote per categorie che avrebbe assegnato 60 mila tonnellate agli Stati Uniti e Gran Bretagna, 35 mila al Giappone e alla Francia e solo 22.400 all'Italia<sup>403</sup>. La quota fu ritenuta eccezionalmente bassa non solo dalla delegazione francese e Giapponese ma anche e soprattutto da quella italiana. Tale cifra era considerata troppo al disotto del minimo indispensabile per la difesa di oltre 7000 Km di coste. Il giorno di Natale fu proprio caratterizzato dai vari dinieghi delle tre delegazioni. Il Giappone si oppose energicamente alla quantità destinatagli ricordando che applicando le aliquote adoperate per l'assegnazione del tonnellaggio delle navi da battaglia all'impero del sol levante sarebbero spettate almeno 54.000 tonnellate di sommergibili, comunque considerate troppo al disotto per l'esigenze nipponiche. L'ammiraglio de Bon ribadì con fermezza che la Francia non poteva che accettare un'aliquota inferiore alle 90 mila tonnellate, mentre il delegato italiano, ricordando la riconosciuta parità con la Francia osservò che l'Italia avrebbe accettato l'aliquota di 31.500 tonnellate, facendo un esorbitante sacrificio in quanto tale cifra era di molto inferiore alla necessità di difesa, purché questa fosse assegnata all'altra nazione mediterranea<sup>404</sup>. In pratica, le troppe differenti necessità non consentiranno di trovare alcun accordo sull'argomento né relativo alla limitazione e né riguardante il dislocamento. Specularmente si verificherà la stessa situazione per l'assegnazione del restante naviglio sottile. La Francia chiese inizialmente non meno di 330.000 tonnellate per poi non discendere al disotto delle 300 mila<sup>405</sup>. Anche qui le pressanti richieste francesi e le diverse vedute derivanti però dalle diverse esigenze delle singole delegazioni impedirono di giungere ad un accordo. Si fissò il limite a 10.000 tonnellate e con armamento massimo costituito da cannoni da 203 mm. degli incrociatori pesanti, ossia quelli passati alla storia con il nome *tipo Washington*, questo per impedire che si facessero passare degli incrociatori da

---

<sup>401</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 101, *Acton Stato Maggiore*, Washington 24 dicembre 1921.

<sup>402</sup> *Ibidem*.

<sup>403</sup> *Ibidem*.

<sup>404</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 102, *Acton Stato Maggiore*, Washington 25 dicembre 1921.

<sup>405</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 178, *Schanzer Esteri*, Washington 29 dicembre 1921.

battaglia come naviglio sottile. Ma anche in questo caso non si raggiunse un accordo sulle relative limitazioni numeriche d'adottare.

La fortuna andò incontro alle necessità dell'Italia e della sua Marina. Il raggiungimento della parità era indubbiamente un risultato di eccezionale valore politico, ma l'averlo fatto sulla base della proposta americana avrebbe potuto compromettere definitivamente l'efficienza navale italiana. Il mancato raggiungimento degli accordi sul naviglio sottile e sommergibilistico consentirono alla Regia Marina di dotarsi di quei battelli ritenuti indispensabili alla difesa delle coste e di quei rifornimenti indispensabili per la sopravvivenza della nazione. Durante i giorni di quell'importante simposio internazionale più volte i tecnici dovettero scontrarsi con le diverse opinioni della componente politica, la quale troppo spesso era carente nell'analisi della nuova importanza e della reale dimensione dell'elemento navale nella vita delle grandi potenze, come la Grande Guerra aveva ampiamente dimostrato. L'abilità e l'indubbio acume politico del capo delegazione italiano saranno elementi indispensabili al fine di mantenere il risultato della tanto agognata parità navale. Ma è altrettanto indubbio che essa si deve a quelle famose *intraprendenze* della commissione tecnica, tanto mal sopportate dal senatore Schanzer. Beninteso è impossibile anche solo ipotizzare che l'Italia potesse condurre una politica mediterranea solitaria anche dopo questo importante successo, ma è altresì vero che ora poteva guardare al futuro con maggior ottimismo. L'amicizia con il leone britannico sarà sempre un elemento di indiscutibile importanza per la politica estera italiana e a maggior ragione per quella navale. La diatriba tra le componenti della delegazione fu evidente e coinvolse non solo Acton e Schanzer. L'addetto navale italiano, capitano di Vascello Piero Civalleri<sup>406</sup>, si trovò nella non invidiabile situazione di dover rispondere all'ambasciatore italiano a Washington il quale si lamentò dell'invio di telegrammi non comunicatigli preventivamente come era stato stabilito dalla circolare del Consiglio dei Ministri n° 19207 del 15 maggio 1920. In quella circostanza Ricci, invitò il militare a consegnargli tutti i telegrammi spediti dal novembre del 21<sup>407</sup>.

La Conferenza si concluse con un successo relegato però alle sole navi da battaglia e alle portaerei, il sistema della limitazione per singole costruzioni spostava troppo la bilancia a favore delle marine anglo-americane, le quali potevano contare così non solo sulla superiorità della flotta complessiva ma anche su quella relativa alle singole categorie. La scelta dell'adozione di tale criterio incontrò la ferma opposizione francese, ma di certo era assai sgradita anche dal Giappone e dall'Italia. Il mancato raggiungimento sul naviglio sottile e silurante e sul quello sommergibilistico consentì a queste tre marine di sviluppare i propri piani di difesa in base alle proprie esigenze. L'argomento sarebbe stato ripreso alla prossima conferenza sul disarmo navale ma difficilmente l'adozione di quel criterio, a causa della sua disparità, avrebbe portato alla conclusione di un qualche accordo. A

---

<sup>406</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 2392, *Civalleri Ricci*, Washington 4 gennaio 1922.

<sup>407</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3157, Telegramma n° 5, *Ricci Civalleri*, Washington 4 gennaio 1922.

Washington si sottovalutarono gli interessi navali delle potenze mediterranee ritenendo che lo scoglio più difficile d'affrontare sarebbe stato il Pacifico. Ma il controllo o per meglio dire l'equilibrio del Mediterraneo era il cuore pulsante della politica navale inglese, per cui ogni alterazione in questo mare avrebbe comportato conseguenze e ripercussioni anche sui due maggiori oceani. Un mero calcolo matematico ci può dare la dimensione dell'importanza di quello che una volta i romani chiamavano Mare Nostrum. La somma, anche approssimativa, delle tre marine mediterranee ci conferma che nel 1921 oltre un milione di tonnellate di naviglio militare era impiegato in un mare con una superficie di circa 2,51 milioni di km<sup>2</sup>. Nell'Oceano Pacifico, sommando l'intera flotta giapponese con le aliquote di quella americana, inglese e francese si arriva poco oltre al 1,6 milioni di tonnellate per un'estensione però, di oltre 179 milioni di km<sup>2</sup>. In Atlantico sommando le parti restanti della US Navy e della Royal con una piccola aliquota della Marine Nationale abbiamo circa 3 milioni di tonnellate di naviglio militare per un'estensione marina di oltre 106 milioni di km<sup>2</sup>. In sintesi, raffrontando i dati è evidente che nel Mar Mediterraneo del 1921 le marine concentravano 0,398 milioni di tonnellate per Km<sup>2</sup> marino, mentre nell'Atlantico un 0,028 per poi passare ad un molto più esiguo 0,009 del Pacifico. Questo dato, se pur molto approssimativo, consente di cogliere con esattezza la centralità non solo politica ed economica del Mediterraneo, ma anche e soprattutto geo-strategica. Sarebbe quindi stato assolutamente difficile giungere ad un vero e duraturo accordo senza una intesa con le più piccole marine mediterranee, così come sarebbe stato difficile che queste marine potessero accettare il principio della riduzione basata sulle singole specialità che le avrebbe penalizzate enormemente.

## **CAPITOLO TERZO**

### **“DALLA CONFERENZA NAVALE DI ROMA (1924) A QUELLA DI LONDRA (1930)”**

- 1. LA REGIA MARINA TRA IL PRIMO GOVERNO MUSSOLINI E NUOVE CRISI:  
CORFÙ DODECANESO E TANGERI.**
- 2. LA CONFERENZA TECNICA DI ROMA**
- 3. LA REGIA MARINA ITALIANA ALLA CONFERENZA DI LONDRA 1930**

## **1. La Regia Marina tra il primo governo Mussolini e nuove crisi: Corfù Dodecaneso e Tangeri.**

In seguito al fallimento dell'ipotesi di un governo Salandra, Benito Mussolini ricevette il telegramma del generale Cittadini, col quale lo si informava che aveva ricevuto l'incarico dal re di formare il nuovo governo. Così il capo del partito fascista prese il direttissimo Milano-Roma che lo portò nella capitale nella tarda mattinata del 29 ottobre. Il 31 ottobre al balcone del Quirinale Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele III, Benito Mussolini, il generale Armando Diaz e l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel assistettero alla sfilata delle *Camicie Nere* radunatesi a Roma nei giorni precedenti<sup>408</sup>.

La presenza dei due vincitori della Grande Guerra nel primo governo fascista, fu un indubbio elemento di gran prestigio per il direttore del *Popolo d'Italia*, ma fu anche una indispensabile garanzia per Sua Maestà il Re<sup>409</sup>. Infatti con la partecipazione dei due personaggi di così grande prestigio nell'esecutivo il monarca aveva ottenuto un elemento di stabilità per l'ordine costituito, oltre che un ottimo espediente per condizionare dall'interno l'esperimento fascista<sup>410</sup>. Molti autorevoli studiosi ravvisano una sorta di alleanza tra Forze Armate e *fascismo*. Se pur molti furono gli interessi comuni tra regime e forze armate, tale alleanza non vi fu mai<sup>411</sup>. Questo discorso vale anche per l'Aeronautica, chiamata la *fascistissima*, in quanto la più politicizzata e poiché voluta espressamente da Mussolini nel 1923<sup>412</sup>. Anche se molte furono le affinità con il Regio Esercito, non mancarono certo i numerosissimi scontri tra questo e la *milizia*<sup>413</sup> che cercò più volte d'accreditarsi, forse anche ingiustamente, come quarta componente delle Forze Armate. Lo stesso dicasi per la

---

<sup>408</sup> Sulla Marcia su Roma si veda: Repaci A., *La Marcia su Roma*, Milano, Rizzoli, 1972; Ferraris E., *La Marcia su Roma veduta dal Viminale*, Roma, Leonardo, 1946.

<sup>409</sup> De Felice R., *Mussolini il Fascista*, Torino, Einaudi, 1966.

<sup>410</sup> Rochat G., *Breve storia dell'esercito italiano*, Torino, Einaudi, 1978, pp. 204-207.

<sup>411</sup> A tal riguardo è interessante ricordare un avvenimento riportato dal Giorgerini occorso dopo le elezioni del 1921. A quel tempo Mussolini affermò che il fascismo, pur non avendo pregiudiziali, fosse fondamentalmente repubblicano e per ciò si sarebbe astenuto dal prendere parte alla seduta reale. Durante il consiglio nazionale dei Fasci del 2 giugno del 1921 Ciano ribaltò l'iniziativa repubblicana di Mussolini. Dichiarazione mal digerita anche dall'Esercito. Girgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 146.

<sup>412</sup> Sulla nascita dell'Aeronautica Militare Italiana si veda: Alegi G., *La Storia dell'Aeronautica Militare. La Nascita*, Roma, Archivio Storico Aeronautica Militare, 2014.

<sup>413</sup> Sulla storia della Milizia si veda Verné V., *La milizia volontaria per la sicurezza nazionale*, La Poligrafica nazionale, 1925; *Milizia volontaria sicurezza nazionale: storia, organizzazione, compiti, impiego*, Tipografia Zaccaria, 1932; *M. V. S. N.: Organizzazione, compiti, impiego*, Zaccaria, 1934; di Terruzzi A., *La Milizia delle Camicie Nere*, Milano, Mondadori, 1939; di Lucas E., De Vecchi G., *Storia delle unità combattenti della M.V.S.N. 1923-1943*. Roma, Giovanni Volpe Editore, 1976; di Rastrelli C., *Un esercito in camicia nera*, Storia Militare n.129 giugno 2004 e *L'ultimo comandante delle camicie nere*. Enzo Emilio Galbiati, Milano, Ugo Mursia Editore, 2016.



*grande silenziosa* che si contraddistinse sempre per la sua tradizionale fedeltà al re<sup>414</sup> anche quando, suo malgrado, fu costretta dall'onore e dall'amor patrio a dirigere la prora della navigazione verso i porti di Malta nel settembre del 1943<sup>415</sup>.

Mussolini comprese bene l'importanza che poteva ricoprire un'eventuale benevolenza da parte dei militari nei confronti del suo governo. In fondo il consenso che aveva raccolto poggiava gran parte sullo scontento di molti ambienti vicini alle Forze Armate a causa della vittoria mutilata. Da qui la necessità di numerose dichiarazioni che avevano il preciso scopo d'attirare le simpatie di questi rilevanti settori. In più la Regia Marina costituiva non solo un elemento di grande credibilità e stabilità, ma sarebbe stata funzionale ad una politica estera più aggressiva soprattutto lungo le coste del Mediterraneo<sup>416</sup>. Moltissimi furono gli articoli comparsi sui giornali<sup>417</sup> a sua firma nei periodi precedenti alla *marcia su Roma*, come quello apparso su *Italia Nuova* del 4 febbraio del 1922:

«... Bisogna tenere d'occhio il nostro massimo problema politico: la situazione d'Italia nel Mediterraneo, la necessità per noi assoluta di avere una posizione adeguata ai nostri interessi, al nostro sviluppo, ai nostri commerci con l'Oriente. Quindi potenza navale proporzionata a quella delle altre potenze mediterranee e influenza politica in Oriente»<sup>418</sup>.

Sulle pagine del *Popolo d'Italia* nel 26 luglio del 1919 comparve un articolo intitolato *I problemi del mare* dove si legge:

«... La nave da guerra è il migliore strumento di politica estera, specialmente per la tutela internazionale, politica ed economica delle nostre colonie di lavoro sparse in tutto il mondo. Anche in tempo di pace, la tutela della nave da guerra è necessaria se l'Italia vuole valere nel mondo»<sup>419</sup>.

Queste dichiarazioni incontrarono senza dubbio alcuno i favori e le simpatie di coloro che desideravano per l'Italia una posizione di maggior prestigio internazionale, ma ancor più di quelle

---

<sup>414</sup> Sull'argomento scrive il Giorgerini: «In altre parole la Regia Marina poteva vedere con compiacimento la restaurazione dell'ordine politico e sociale italiano, o la creazione di uno nuovo, ma in alcun modo si sarebbe dovuta toccare la monarchia, il Re e la casa regnante», cfr., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 147.

<sup>415</sup> Rapalino P., Schivardi G., *Tutti a Bordo, I Marinai d'Italia L'8 settembre 1943 Tra Etica e Ragion di Stato*. Milano, Mursia, 2009.

<sup>416</sup> «Mussolini ben sapeva che l'appoggio dell'Esercito era fondamentale per la presa del potere, ma avvertiva come essenziale l'accettazione della Marina per ottenere l'approvazione del sovrano e, se non soprattutto, una patente di rispettabilità. Inoltre la simpatia della Marina era anche un requisito del suo disegno politico che annunciava progetti di grande respiro nel Mediterraneo». Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo persico*, cit., p. 147.

<sup>417</sup> AUSMM Archivio di Base Cartella 2821 *Frase e passi di carattere marinaresco di Mussolini*.

<sup>418</sup> Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit. p. 149.

<sup>419</sup> *Ibidem* p. 148.

persone che avvertivano la necessità di un consolidamento e di un aumento del controllo delle linee di comunicazione marittime nel Mediterraneo.

Già a questo riguardo compaiono le differenze tra fascismo e la Regia Marina. Per quest'ultima, come per gli ambienti navali italiani in genere, tale rafforzamento doveva avvenire senza alienarsi la tradizionale amicizia inglese, anzi quest'ultima doveva ulteriormente essere rafforzata visto il persistente pericolo francese. Per il fascismo, almeno quello della prima ora, l'Inghilterra rappresentava l'inquilino scomodo da dover cacciare dal Mediterraneo<sup>420</sup>. Inutile sottolineare l'impossibilità di tale intento. Non di meno le dichiarazioni giornalistiche e pubbliche sul Mediterraneo di Mussolini si scagliavano direttamente ed indirettamente contro il controllo inglese di queste acque. Infatti qualche giorno prima della marcia su Roma affermò:

«Lanciando gli Italiani come massa compatta verso i compiti mondiali, facendo del Mediterraneo un lago italiano, alleandoci con coloro che traggono vita dal Mediterraneo e cacciandone coloro che ne sono i parassiti, compiendo questo lungo, arduo ciclopico compito, inaugureremo veramente una era meravigliosa nella storia d'Italia»<sup>421</sup>.

Anche il suo iniziale atteggiamento di simpatia per il nazionalismo arabo e quindi il conseguente antisemitismo mussoliniano, era funzionale a destabilizzare il potere inglese nel Mediterraneo<sup>422</sup>. Mussolini considerava il movimento sionista un forte elemento di controllo dell'imperialismo britannico nel Medio Oriente e nel Mediterraneo Orientale<sup>423</sup>. Dopo gli iniziali incontri avvenuti tra la fine del '22 e gli inizi del '23 tra il capo del Governo ed i rappresentanti del sionismo italiano e quello internazionale, il rapporto iniziò a migliorare anche grazie alle assicurazioni di questi ultimi, i quali tennero a precisare che il popolo di Davide non intendeva appoggiare in alcun modo la politica britannica e che:

«la loro lealtà verso la patria era piena e assoluta e una amichevole politica italiana verso la comunità ebraica e il sionismo poteva concorrere a un notevole impulso del commercio italiano con i paesi del Mediterraneo Orientale»<sup>424</sup>.

Comunque, un vero e proprio significativo miglioramento dei rapporti si ebbe dalla metà degli anni venti in poi anche a causa di una riconsiderazione di Mussolini sulla politica italiana in Palestina<sup>425</sup>.

---

<sup>420</sup> *Ibidem*.

<sup>421</sup> Cfr., Salvemini G., *Mussolini Diplomatico*, Roma, De Luigi, 1945, p. 46.

<sup>422</sup> *Ivi*, pp. 45-47.

<sup>423</sup> Biagini F., *Mussolini e il Sionismo 1919-1938*, Milano, M&B, 1998, p. 63.

<sup>424</sup> *Ibidem*.

Per la Regia Marina, pur ansiosa di veder realizzate le tante promesse di Mussolini, la deriva antibritannica del nuovo capo del Governo suonò sempre come un campanello d'allarme<sup>426</sup>. Essa agli inizi degli anni venti era ancora grandemente impegnata a risolvere i molti problemi ereditati dalla Grande Guerra. Per fortuna al vertice del ministero poteva contare sulla capacità, la tenacia e sull'indiscusso prestigio del Duca del Mare. A tal riguardo è difficile non concordare con le valutazioni del Minardi quando scrive:

«... sembrava l'uomo adatto a tradurre in pratica i principi ed i programmi enunciati da Mussolini alla vigilia della marcia su Roma, che parevano venire incontro alle concezioni di quei circoli navali che avevano propugnato una potente marina da guerra. Come su altri piani, il fascismo intendeva reagire alle scelte degli ultimi governi liberali, ed anche in materia navale il nuovo governo era deciso a dare alla marina da guerra una posizione di prim'ordine nel Mediterraneo per sostenere il ruolo che in politica estera Mussolini pensava di far svolgere all'Italia. A tale riguardo vi era una grande convergenza tra gli intendimenti mussoliniani e le aspettative di quegli ambienti navali che, desiderosi di "risollevarlo il prestigio fortemente scosso" dai provvedimenti di smobilitazione adottati dal ministro Secchi, si schieravano a sostegno della politica di recupero della "dignità internazionale" dell'Italia promessa da Mussolini»<sup>427</sup>.

D'altronde, sarebbe stato impossibile condurre una politica estera di prestigio internazionale senza potenziare la Marina Militare, elemento indispensabile per poter contare di più nel mondo. Il Duca del Mare sembrava la persona *ad oc* per riportare la Marina a quella efficienza indispensabile ora richiesta non solo dalle esigenze di politica interna, ma anche e soprattutto da quelle internazionali. Revel accettò l'incarico ben consapevole delle reali condizioni delle marine. Il ramo mercantile<sup>428</sup> si era visto più che dimezzare il tonnellaggio complessivo<sup>429</sup> a causa degli affondamenti durante la

---

<sup>425</sup> *Ivi*, p. 70 e segg.; De Felice R., *Storia degli ebrei italiani sotto il fascismo*, Milano, Mondadori, 1977, pp. 94-140.

<sup>426</sup> Il desiderio della Marina era invece quello di raggiungere il controllo di molte linee di comunicazione nel Mediterraneo proprio attraverso il consolidamento del rapporto con la Gran Bretagna. Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit. p. 149.

<sup>427</sup> Minardi S., *Il Disarmo Navale italiano*, cit., p. 25-26. Cfr., Pizzigallo M., *Il ruolo della Regia Marina nella Politica estera*, in *Rivista Marittima*, dicembre 1975, p. 35.

<sup>428</sup> La Marina Mercantile rimarrà di pertinenza del dicastero della Marina fino al 1924, ossia fino a quando questa non sarà trasferita al dicastero delle Comunicazioni.

<sup>429</sup> La flotta mercantile italiana poteva contare su 1.308.273 tonnellate di cui il 62,5% di costruzione inglese. Durante gli anni di guerra le furono affondate oltre 955.891 tonnellate di mercantili. Nei cantieri nazionali, in quei anni di guerra furono varati solo 32 piroscafi, a causa della carenze di materie prime, per di 181.881 tonnellate. Cfr., E. Ferrante, *La Grande Guerra*, cit., pp. 102-104. Sul ruolo della Marina Mercantile: Corbino E., *La marina mercantile nella vita economica e nel quadro delle forze militari di una Nazione*, in «Rivista Marittima», aprile, 1934.

guerra e necessitava, quindi, di cospicui ed immediati investimenti per una rapida ricostruzione<sup>430</sup>. Gran parte della flotta militare era da ricostituire, mentre la condizione sociale interna al paese, non ancora del tutto stabilizzata, costringeva la marina a tenere le grosse navi lontane dai porti e dai grandi plessi cantieristici onde sottrarre gli equipaggi a malsane idee rivoluzionarie<sup>431</sup>. Nonostante le svariate difficoltà organizzative e la smobilitazione quasi del tutto completata, svariate urgenze politiche costrinsero la Regia Marina a completare gli equipaggi di alcune navi al fine di avere una aliquota di flotta operativa per assolvere ai compiti di politica estera<sup>432</sup>. Ma la Marina non è composta solo da navi, infatti ad essa facevano capo anche gli arsenali. Le necessità di bilancio e la politica di un rigoroso risparmio colpirono duramente anche questo settore così strategico. Perciò bisognò diminuire considerevolmente il gran numero del personale degli arsenali che contava oltre 26.000 operai<sup>433</sup>. Faceva da cornice a questo quadro complesso anche la posizione diplomatica italiana nel nuovo contesto internazionale non certo facile. La Francia, dopo la breve pausa della

---

<sup>430</sup> Molto fu fatto al riguardo nei primissimi anni del dopoguerra. Infatti la necessità di implementare immediatamente la nostra flotta mercantile fece sì che nel 1919 furono varate 17 navi mercantili per un tonnellaggio complessivo di 92.900; nel 1920 furono varate 15 navi per un tonnellaggio complessivo di 78.640 e nel 1921 furono varate 31 navi per un tonnellaggio complessivo di 143.193 il massimo mai realizzato nel ramo mercantile dall'Unità ad allora. I dati qui riportati sono stati presi da: Romeo R., *Breve Storia della*, cit., Tav. 13. Questo dato assume un valore di eccezionale importanza se si considera che il ramo militare riuscì, in questo periodo, a mettere sugli scali navali ben poco.

<sup>431</sup> Già dal 1919 la Marina provvide a tenere equipaggi e navi lontane dai porti. In questa direzione andava la circolare inviata da Revel, allora Capo di Stato Maggiore, del 1° giugno del 1919 nella quale si legge: «Evitando di tenere ormeggiate in banchina le navi attive, si potranno allontanare gli equipaggi dalle influenze sovversive». Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 97.

<sup>432</sup> Sulle difficoltà di approntare navi in questo periodo e sul loro impiego in campo internazionale si legga: Viglieri A., *In Mare, In Cielo, In Terra. Vicende di pace e di Guerra 1915-1945*, Milano, Mursia, 2009.

<sup>433</sup> Secondo Rochat solo con l'avvento del fascismo la marina si poté permettere di risolvere il problema dell'esubero degli operai dei suoi arsenali tramite i licenziamenti «L'avvento del fascismo permise alla marina di risolvere il problema della gestione dei suoi arsenali, che con 26.000 operai rappresentavano un peso rilevante. Con un decreto dell'aprile 1923 tutti questi operai vennero licenziati in tronco; 500 vennero riassunti come *permanenti*, mentre gli altri ebbero la qualifica di *temporanei* o di *giornalieri*, che consentiva di farli lavorare a minor prezzo e solo quando erano necessari. Il totale degli operai della marina scese a 12.000 nel 1923-24, per poi tornare a salire negli anni seguenti, sempre alle stesse condizioni di brutale sfruttamento. Analoga sorte ebbero gli operai degli stabilimenti dell'esercito. È significativo che gli operai fossero l'unica categoria pesantemente colpita dal riordinamento delle forze armate» in *Breve storia dell'Esercito*, cit., p. 238. È a questo punto doveroso fare delle precisazioni. Non si può convenire con le affermazioni del Rochat almeno per ciò che concerne il discorso cantieristico navale. La Marina, che aveva raggiunto il suo massimo di consistenza nel 1918 con 6.500 ufficiali e 139.000 tra sottoufficiali e truppa, si vide subito impegnata nel lungo e difficile compito della smobilitazione. Se per l'esercito la smobilitazione può essere realizzata semplicemente cancellando dall'organico battaglioni e Rgt. o divisioni, in marina, che è composta essenzialmente di navi, se essa viene realizzata con eccessiva precipitazione, si pone poi il problema di non avere più gli equipaggi per i bastimenti. Va poi ricordato che già con il Ministro Sechi la marina aveva pesantemente ridimensionato il corpo ufficiali e truppa. Da lì a breve la Regia Marina avrà in organico poco più di 2.200 ufficiali e 40.000 uomini tra sottoufficiali e truppa. Con queste cifre un comparto operaio di 26.000 unità è assolutamente ed oltremodo sproporzionato, in quanto costituirebbe oltre il 50% degli effettivi di marina. Bisogna ricordare che nonostante il cattivo stato della flotta la Regia Marina ricomincerà il programma delle nuove costruzioni solo nel 1925. Per questi motivi non si possono ritenere attendibili le affermazioni del Rochat riguardanti la Regia Marina. Cosa diversa nella realtà delle cose fu l'atteggiamento del Regio Esercito che di fronte al piano di riforma del Generale e Ministro della Guerra Di Giorgio alzò le barricate, costringendo Mussolini a esonerarlo dall'incarico e ad assumere personalmente la direzione di quel dicastero.

Conferenza di Washington, aveva ripreso la sua ormai tradizionale politica di egemonia nel continente. In più Parigi non fece mai segreto di voler aumentare la propria influenza nel Mediterraneo, il che, naturalmente, la portava ad avere maggiori contrasti non solo con Londra, ma soprattutto con Roma. Per cui, paradossalmente, dopo il simposio americano, la necessità francese di isolare politicamente l'Italia si acui non poco, inducendo il governo parigino a rinnegare la parità navale con il bel paese sul naviglio militare leggero. La scomparsa dell'ombrello politico triplicista, il mancato possesso delle coste orientali dell'Adriatico e la creazione della Jugoslavia<sup>434</sup>, ponevano il giovane regno italiano in una situazione di oggettiva debolezza non solo politica, ma anche e soprattutto navale.

Eppure le difficoltà non erano terminate. Infatti la *Grande Silenziosa*, si doveva confrontare con un'altra problematica forse anche più complessa e sinceramente più insidiosa di quelle enunciate in precedenza, ossia: lo studio e l'analisi dei nuovi mezzi nella guerra navale. La Grande Guerra aveva stravolto e rivoluzionato non solo la guerra terrestre ma anche e soprattutto quella navale. Il passaggio dello scontro navale dal mondo monodimensionale a quello tridimensionale, con la comparsa dell'aereo e del sommergibile, aveva profondamente mutato i concetti base della guerra in mare e del suo dominio. Beninteso ogni conflitto porta con sé un certo grado di innovazione tecnologica e quindi bellica, che a loro volta modifica le strategie militari e mezzi adoperati. Ma nella storia una trasformazione di tale portata non si era mai vista prima. Per cui tutte le marine negli anni immediatamente successivi all'*inutile strage*<sup>435</sup>, si chiusero nei loro uffici per meglio studiare i nuovi mezzi e le nuove strategie. Naturalmente quella italiana non fece eccezione. Per cui oltre al problema dell'instabilità sociale e politica, a quello relativo alla dismissione della flotta ormai vetusta, ad una precoce smobilitazione e ad una feroce politica di tagli economici, la Marina Militare dovette far fronte alla necessità di analizzare e studiare i nuovi mezzi navali ed il loro impiego. Quest'ultimo aspetto, che agli occhi dei più potrebbe risultare di poco interesse e di insignificante valore, costituisce, invece, un elemento di fondamentale importanza. Infatti proprio attraverso quelle analisi e quegli studi la marina avrebbe costruito la propria flotta e stabilito il suo impiego con eccezionali ripercussioni sia nella politica interna e sia in quella estera. Per queste ragioni fu creato a Livorno nel 1921, alle dipendenze dell'Accademia, l'Istituto di Guerra Marittima<sup>436</sup> alla cui direzione fu chiamato un noto studioso di indubbia fama come il neo promosso Capitano di Vascello Romeo Bernotti.

---

<sup>434</sup> Sulle relazioni italo-jugoslave del periodo si veda: Bucarelli M., *Mussolini e la Jugoslavia 1922-1939*, B. A. Graphis, Milano, 2006; Monzali L., *Antonio Tacconi e la comunità italiana di Spalato*, in *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, Vol. XXXIV; *Il Sogno dell'Egemonia. L'Italia, la questione jugoslava e l'Europa centrale*, Le Lettere, Firenze, 2010; Di Nolfo E., *Mussolini e la politica estera italiana 1919-1933*, Padova, 1960; Carocci G., *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, Roma-Bari, 1969; Luciolli M., *Mussolini e l'Europa. La politica estera fascista*, Le Lettere, Firenze, 2009.

<sup>435</sup> *Lettera del Santo Padre Benedetto XV ai Capi dei popoli belligeranti*, 1° Agosto 1917.

<sup>436</sup> Sulla creazione dell'Istituto si veda Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, Mursia, Milano, 1971, pp. 120-135

L'Istituto<sup>437</sup> non si presentava come una scuola ma come un laboratorio di pensiero che affrontava le più importanti tematiche navali con convegni, conferenze e seminari<sup>438</sup>. Sul tavolo tattico, invece si analizzavano i problemi tecnici, tattico-strategici ed organici. I lavori iniziarono nel 1922 e l'anno dopo fu adottato il lavoro dello stesso Bernotti dal titolo *La Guerra Marittima*<sup>439</sup>. Per meglio comprendere le molte interconnessioni tra politica, economia, trasporto e Marina è interessante leggere alcune righe scritte dallo stesso Bernotti:

«... il potere militare esercita sulla politica un'azione di carattere virtuale, inquantochè ogni Stato ha voce nel mondo in modo subordinato alla forza con cui potrebbe appoggiare le sue esigenze nel caso di un conflitto. La guerra non è che la continuazione della politica<sup>440</sup>; ... L'influenza del potere militare marittimo sulla politica si è andata viepiù accentuando col crescere dell'importanza assunta del traffico marittimo nel commercio mondiale, a misura che più intensi, più estesi e più rapidi sono divenuti gli scambi per via mare, e più acuta la concorrenza. In vero la prosperità di uno stato è legata alle condizioni di ogni mercato mondiale, allo sviluppo dell'industria del commercio e dei trasporti marittimi; quanto più uno Stato progredisce economicamente, o quanto più la sua esistenza dipende dal traffico marittimo e più rilevante è il numero dei connazionali che si trovano nei paesi d'oltremare, tanto meno lo stato può considerare il campo della sua politica rispetto ai paesi con i quali ha comunicazioni terrestri ... Per le condizioni in cui si svolge la vita moderna gli Stati sono attratti, anche se alieni da sogni imperialistici, ad evolversi dalla politica continentale verso la politica mondiale. Lo sviluppo militare marittimo fornisce l'istrumento necessario a questa politica, indipendentemente dalla possibilità che le navi agiscano lontane dalle acque nazionali; l'influenza del potere marittimo sulla politica mondiale risulta dal fatto che quanto più uno stato dispone di mezzi

---

<sup>437</sup> Con il Decreto Reale 5 maggio 1921 viene costituito il nuovo Centro di studi che, il 18 maggio 1922, inizia la sua attività nella stessa sede dell'Accademia Navale di Livorno con il nome ufficiale di Istituto di Guerra Marittima, con questi criteri: «L'Istituto deve essenzialmente costituire un libero centro di studi ove gli Ufficiali intendano la necessità di riesaminare la propria esperienza pratica in rapporto ai principi della condotta della guerra, di formarsi, con unità di criteri direttivi, l'attitudine intellettuale a considerare e risolvere i problemi di strategia, di tattica e di organica». Cfr, [http://www.marina.difesa.it/formazione-in-marina/formazione\\_avanzata/ismm/Pagine/LaStoria.aspx](http://www.marina.difesa.it/formazione-in-marina/formazione_avanzata/ismm/Pagine/LaStoria.aspx)

<sup>438</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 125.

<sup>439</sup> Bernotti R., *La Guerra Marittima, studio critico sull'impiego dei mezzi nella Grande Guerra*, vol. I, Firenze, Carpigni & Zipoli, 1923. Il lavoro che all'origine prevedeva la stesura di un secondo volume non sarà mai terminato dall'autore.

<sup>440</sup> Qui Bernotti si riferisce indubbiamente al postulato clausewitziano per cui *la guerra*, oltre a non essere, *mai un atto isolato*, essa è «la continuazione della politica con altri mezzi. La guerra non è, dunque, solamente un atto politico, ma un vero strumento della politica, un seguito del procedimento politico, una sua continuazione con altri mezzi». Si veda: Carl von Clausewitz, *Della Guerra*, Berlino, 1832. Il testo fu adoperato come libro di riferimento non solo nelle Accademie tedesche ma anche in quelle europee ed extra europee. A tutt'oggi tale testo viene studiato presso gli stati maggiori delle più importanti nazioni.

per agire sul mare, tanto più accresce il suo valore politico rispetto agli Stati da cui è separato dal mare, ossia in un campo d'azione illimitato»<sup>441</sup>.

È del tutto evidente che l'Istituto non si sarebbe impegnato solo sullo studio del mero elemento tattico-strategico. Periodo eccezionalmente florido per il continuo confronto di nuove idee sul come strutturare le nuove marine. Le pagine delle riviste specialistiche, tra cui la prestigiosa *Rivista Marittima*, si riempiono di moltissimi lavori eccezionalmente interessanti condotti da giovani ufficiali che con doviziose analisi e studi analizzavano la creazione delle flotte in un'economia ormai divenuta mondiale dove il traffico era l'elemento principale da dover proteggere e salvaguardare.

Ai sostenitori del massiccio impiego di naviglio sottile, silurante e dell'arma aerea si contrapposero illustri studiosi convinti che la guerra di superficie avrebbe visto ancora per molto tempo il predominio della corazzata sulle altre unità navali. La guerra di idee, di studi e di ricerche fu serratissima. I sostenitori del naviglio sottile erano persuasi che le vaste coste italiane non potessero essere difese da sbarramenti di campi minati e da cannoni posizionati a riva per cui conveniva dotarsi di una flotta capace in breve tempo di concentrarsi per avere una superiorità nello spazio e nel tempo e così contrattaccare il nemico. Per di più la massiccia costruzione di navi medio-piccole e di sommergibili avrebbe consentito l'impiego di piccoli porti, riducendo considerevolmente le spese di manutenzione di quelli grandi. Fattori delle navi portaerei furono il Bernotti<sup>442</sup> ed il Fioravanzo<sup>443</sup>. A questi si contrapporranno efficacemente altri studiosi come gli ammiragli Di Giamberardino<sup>444</sup>, Iachino e Spigai, i quali sosterranno con forza che la nave da battaglia dovrà essere il nucleo centrale di ogni flotta, pur non nascondendo l'utilità del naviglio sottile. Per questi illustri ammiragli l'impiego dell'aereo era del tutto sussidiario.

---

<sup>441</sup> Bernotti R., *La Guerra Marittima*, cit., pp. 3-4.

<sup>442</sup> Il Bernotti fu anche molto prolifico nella realizzazione di numerosi articoli su *Rivista Marittima*. Spesso amava firmarsi con un pseudonimo  $\beta$  come quello apparso nel marzo del 1921 dal titolo: *Per un Istituto di guerra navale*.

<sup>443</sup> L'ammiraglio Fioravanzo fu un accanito assertore della necessità di una aviazione di marina la quale doveva consentirle l'autonomia nelle operazioni. Fautore di una marina che vedeva nella protezione il primato da raggiungere in mari ristretti come il Mediterraneo e l'autonomia negli ampi oceani era persuaso che le navi avrebbero dovuto sviluppare maggiormente la propria capacità difensive a scapito della velocità. Alcuni dei suoi scritti più importanti sono: *La guerra sul mare e la guerra integrale*, Torino, Tipografia Schioppo, 1931; *Cinematica aeronavale e fondamenti di tattica*, Livorno, Accademia Navale, 1938; *Comandi navali*, Milano, I.S.P.I., 1938; *La libertà dei mari*, Roma, Edizioni "Latium", 1942; *Arte del comando: riflessioni*, Livorno, Accademia Navale, 1950; *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita: 1861-1961*, Roma, U.S.M.M., 1961; *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma, U.S.M.M., 1962; *Le azioni navali in Mediterraneo 1940-1943*, Roma, U.S.M.M.1970; *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, U.S.M.M., 1973.

<sup>444</sup> Il lavoro che dette molta fama al Di Giamberardino fu *L'arte della Guerra*, pubblicato nel 1937 e subito tradotto in molte lingue straniere. Egli era sostenitore di un *offensiva strategica* tesa alla ricerca e alla distruzione della flotta avversaria ottenuta grazie alla collaborazione di tutte le forze navali riunitesi. Il suo lavoro rimane oggi l'opera di dottrina navale italiana maggiormente studiata all'estero.

Revel, pur sostenendo che le flotte dovevano essere sempre ben bilanciate, non nascondeva il suo favore per il più pesante dell'aria<sup>445</sup>. Egli fu, indubbiamente, il vero *patrono* dell'aviazione di marina<sup>446</sup>. L'ammiraglio si vide immediatamente impegnato a riorganizzare la Regia Marina ma soprattutto alla realizzazione di una graduale sostituzione del naviglio obsoleto, cercando di mantenere comunque in efficienza la gran parte della flotta. La crisi di Fiume certo non aiutò a rendere il clima internazionale e quello interno più sereno. In più, le continue dichiarazioni di Mussolini, che preannunciavano la Regia Marina futura padrona del Mediterraneo, non aiutavano certo i rapporti tra Roma e Londra e tra la Royal Navy e la Marina italiana.

Ma i progetti del nuovo capo del Governo non riguardavano unicamente la Marina. Infatti nel suo desiderio di imprimere un'impronta personale alla politica estera italiana, la quale comunque traeva le sue origini da quella legata alla tradizione liberale, Mussolini richiese all'Esercito di approntare una ventina di divisioni mobili che fossero sempre pronte per condurre una *breve guerra di movimento*<sup>447</sup>. Queste forze sarebbero state impegnate per invadere alcuni territori della Jugoslavia<sup>448</sup>. È interessante notare che questa forza rimase operativa anche dopo l'accordo con la Jugoslavia firmato nel 1924 che vide la riunione di Fiume alla patria. Infatti Mussolini e lo Stato Maggiore dell'Esercito non smisero mai di sviluppare e progettare piani d'invasione del neonato regno balcanico.

Quindi una situazione internazionale eccezionalmente fluida e per taluni aspetti ancora non del tutto stabilizzata nonostante gli accordi di pace. Così Revel costituì il suo gabinetto con uomini di assoluta capacità e valore. Infatti aveva chiamato a ricoprire il ruolo di Capo di Stato Maggiore della Regia Marina l'ammiraglio Ducci, mentre Costanzo Ciano avrebbe ricoperto quello di Sottosegretario.

---

<sup>445</sup> Già nel 1917, fece alzare le insegne di comando sulla nave porta idrovolanti *Elba*. Cfr., Buggelli G., *Alessandro Guidoni raccontato da un amico*, Nistri Listri, Pisa 1933; Ferrante E., *La Grande Guerra in Adriatico*, cit., p. 76.

<sup>446</sup> Per ciò che concerne Revel fautore ed instancabile promotore del mezzo aereo è opportuno rifarsi alle parole del Colonnello Ferruccio Botti «va anche ricordato che dal 1913 in poi, quanto si profilava sempre più la prospettiva di uno scontro nell'Adriatico, il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Thaon di Revel, diede grande impulso agli studi e progetti sull'impiego dei mezzi aerei in campo navale, costituendo una Commissione per l'aviazione di Marina da lui stesso presieduta». Cfr., F. Botti, *Aviazione navale in Italia agli inizi del secolo*, in «Rivista Marittima» dicembre 1986 p. 82. Osserva il Gabriele e il Friz che «egli era convinto che la nuova arma, ancora non del tutto fuori dalla fase pionieristica, avrebbe potuto dare un efficace contributo alla guerra marittima, e per questo motivo creò una sezione aggiunta, ampliata successivamente in reparto aeronautico, presso lo Stato Maggiore» Cfr, Gabriele M., Friz G. in *La politica navale italiana*, cit., p. 147.

<sup>447</sup> Si veda Minniti F., *Fino alla guerra*, cit., p. 39.

<sup>448</sup> «... nel corso degli anni Venti il dibattito interno al regime fascista sulla politica estera fu caratterizzato dalla coesistenza di due indirizzi. Da una parte, vi erano coloro che desideravano proseguire una politica di stabilizzazione dell'assetto europeo prodotto dalla guerra, puntando all'intensificazione della collaborazione con gli Stati usciti vincitori dal conflitto bellico. In questo quadro lo Stato jugoslavo veniva percepito non come avversario ma come un partner fondamentale per la politica estera italiana. Dall'altra vi erano coloro, numerosi nel partito fascista, che predicavano un rinnovamento della politica estera italiana, la quale doveva assumere un stile e un orientamento più dinamici e aggressivi, con l'obiettivo di assicurare all'Italia l'espansione nel Mediterraneo e l'egemonia nell'Europa danubiana e balcanica», cfr., Monzali L., *Il Sogno dell'Egemonia*, cit. p. 36.



A dispetto delle dichiarazioni ufficiali del Duce e al nuovo ruolo assegnato alla Regia Marina non vi furono quei generosi stanziamenti promessi e sperati<sup>449</sup>. Nonostante la squadra del ministero fosse composta da personalità eccezionali per carisma e competenza, non poche furono le difficoltà che questa dovette affrontare soprattutto per mitigare alcune intemperanze di Mussolini. Non ultima, una più pressante ed intraprendente politica estera nel Mediterraneo, che sarà, come vedremo, motivo di grande preoccupazione per la Marina dato che queste nuove iniziative si stavano sviluppando, almeno inizialmente, quasi in antitesi con quella della British Navy.

Nell'incontro che ebbe luogo il 2 novembre del 1922 con l'ambasciatore britannico a Roma, Graham, Mussolini osservò che i rapporti tra le due potenze non erano buoni come egli avrebbe sperato e desiderato. Una concausa a questo *malumore* era da attribuirsi al fallimento della missione di Schazer a Londra tesa a rivendicare il possesso ed il pieno diritto italiano dei possedimenti del Dodecaneso e di Giuba. Tale fallimento, osservò il capo del governo fascista, fu considerato dagli italiani una «*umiliazione*»<sup>450</sup>.

Bisogna, comunque, ricordare che già dal tempo del governo Facta gli accordi Sèrves del 1920 furono dichiarati decaduti<sup>451</sup>. A tal riguardo fu perentorio il commento di Sir Eyre Crowe, sottosegretario permanente al Foreign Office :

«Confesso la mia profonda diffidenza nei confronti della “*formula italiana*” ... l'Italia è decisa a indebolire e neutralizzare l'influenza greca ed il commercio greco in tutto il Mediterraneo, e al tempo stesso, a estendere la propria influenza nei Balcani dove ambiva ad esercitare il potere un tempo esercitato dall'Austria. Nel proseguimento di tale politica la sua posizione risulterebbe enormemente rafforzata se potesse vantare agli occhi di tutti l'appoggio britannico. Ciò non gli impedirebbe comunque di assumere un comportamento proditorio nei nostri confronti e d'intrigare ai danni degli interessi britannici in tutto il levante come del resto ha sempre fatto fino a questo momento»<sup>452</sup>.

---

<sup>449</sup> Ad eccezione del bilancio 1922-23 di circa 2,5 miliardi, che però prevedeva la sostituzione parziale del naviglio vetusto, i bilanci della marina scesero drasticamente ad 1,1 miliardo nel biennio 25-26 per poi stabilizzarsi sul miliardo e due o e tre fino al 1929. Gli anni seguenti la marina vide crescere leggermente i bilanci fino al 1,5 miliardi del biennio 1934-1935. In vero ben poca cosa in considerazione delle altisonanti dichiarazioni di Mussolini. Infatti scrive Giorgerini: «Non si può certo dire che a fronte di una politica di regime di potenza, ad un desiderio dichiarato di risuscitare una politica di *Mare Nostrum* e di ambizioni oceaniche e coloniali, il fascismo si dimostrasse prodigo e di manica larga con le spese militari in genere e con quelle militari marittime in particolare. Potrà sembrare strano, ma il fascismo, pur tutto basato sul mito della forza e della potenza militare, fu sempre tirato con la spesa militare in rapporto alle esigenze derivate da una politica di potenza. D'altra parte le risorse nazionali erano quelle che erano, e innegabilmente il regime, occorre ricordarlo, era finanziariamente molto impegnato nello sviluppo delle attività economiche di sviluppo, dei provvedimenti sociali e dell'istruzione». *Da Matapam al Golfo*, cit., pp. 158-159.

<sup>450</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, Milano, TEA, 2002, p. 45.

<sup>451</sup> Per una migliore comprensione di questi accordi si veda: Toscano M., *Gli accordi di San Giovanni di Moriana. Storia diplomatica dell'intervento italiano, 1916-1917*, Giuffrè, Milano, 1936.

<sup>452</sup> R. Lamb, *Mussolini e gli Inglesi*, cit. pp. 42-43.

Il possesso italiano del Dodecaneso era mal visto dall'Ammiragliato inglese. Questo ufficio si preoccupava non solo di una eventuale base navale *tout court*, ma anche di una probabile messa in opera di una base sommergibilista. Ciò avrebbe messo in pericolo le vie di comunicazione in quell'area del Mediterraneo ed il commercio per Suez.

Costante fu, quindi, la preoccupazione dell'Ammiragliato inglese per il pericolo sommergibilistico che, a Washington, portò allo scontro tra la delegazione inglese, desiderosa di sopprimere questo tipo di battello, con quella francese che ne impedì ogni sorta di limitazione non solo quantitativa, ma anche qualitativa. Comunque i documenti diplomatici inglesi dell'epoca considerarono positivo questo primo colloquio tra Graham e Mussolini, il quale, non mancò di far notare al rappresentante inglese che se le altre potenze alleate avevano trovato l'Italia *ombrosa*, ciò era dovuto al trattamento profondamente ingiusto che il popolo italiano aveva ricevuto dopo la guerra. Infatti quest'ultimo pur essendosi sacrificato moltissimo durante il conflitto non aveva ottenuto i frutti della vittoria nella stessa misura degli alleati<sup>453</sup>.

Dopo i fatti di Çanakkale nell'estate del 1922 si decise di indire una conferenza in Svizzera a Losanna, per *rivisitare*, per così dire, l'ormai *moribondo* trattato di Sèvres<sup>454</sup>. Bisogna ricordare che già nel 1919 la Turchia, se pur a malincuore, aveva rinunciato ai suoi diritti sulla Libia e sul Dodecaneso a favore dell'Italia<sup>455</sup>, ma il governo greco si oppose a questa decisione ritenendo che le isole dell'Egeo dovevano finire sotto il controllo ellenico<sup>456</sup>.

A Losanna, però, sarebbe stata necessaria un'unità d'intenti tra Francia, Gran Bretagna ed Italia, le quali avrebbero dovuto formare un fronte unico negoziale contro i turchi.

Mussolini, forse per ben figurare in ambito internazionale, cercò di spostare l'incontro da Losanna a Capri, ma ciò non fu possibile, dato che era preferibile fissare la conferenza in una sede neutrale, come gli fu ricordato da Graham. Confermata la località di Losanna, il nuovo capo del governo italiano fece enormi pressioni per incontrare, in modo informale, in una località italiana al confine svizzero, i rappresentanti francese ed inglese, prima di giungere nella città svizzera<sup>457</sup>. In

---

<sup>453</sup> *Ivi*, p. 46.

<sup>454</sup> Sulle complicate vicende del Dodecaneso si veda: Pasqualini M.G., *L'Esercito italiano nel Dodecaneso. Speranze e realtà*. Roma, AUSMME, 2005, pp. 173-197.

<sup>455</sup> AUSME, F3 R8, 17.7.1920 comunicazione dello Stato Maggiore, Reparto operazioni Ufficio "E" dove il governo ottomano dichiara di rinunciare a tutti i suoi diritti e privilegi sulla Libia e sulle isole del Mar Egeo compresa Castellorizo e gli arcipelaghi a loro dipendenti. Cfr., Pasqualini M.G., *L'Esercito italiano nel Dodecaneso*, cit., p. 180. I testi dei documenti si possono consultare sul lavoro di Giannini A., *I documenti diplomatici della pace orientale*, Roma, 1923.

<sup>456</sup> AUSME, E8 R83, 25 luglio 1920. Cfr., M.G. Pasqualini, *L'Esercito italiano nel Dodecaneso*, cit., p. 180. Nello stesso Faldone è conservato integralmente il testo dell'accordo del 10 agosto del 1920 a Sèvres.

<sup>457</sup> La Pasqualini sostiene che l'incontro avvenne a Ginevra in occasione di una cena offerta dalla delegazione italiana. Cfr., Pasqualini M.G., *L'Esercito italiano nel Dodecaneso*, cit., p. 175. Mentre per Lamb l'incontro si tenne in territorio italiano al confine con la Svizzera presso la località di Territet. Cfr., Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., p. 46. In quella circostanza Mussolini cercò di forzare la mano agli alleati richiedendo con insistenza una dichiarazione comune nella quale si sostenesse che gli interessi italiani nell'Asia Orientale fossero comuni a quelli inglesi e francesi. Ma egli riuscì a strappare solo un comunicato comune nel quale i tre governanti

quell'occasione Mussolini risollevò la questione dei possedimenti del Dodecaneso e di Giuba rivendicati dall'Italia. I delegati dei governi francese ed inglese persuasero il collega italiano a demandare tale questione in un secondo momento visto le più impellenti necessità da dover risolvere con la Turchia.

Mussolini, in realtà, cercava disperatamente un'affermazione internazionale per accrescere e consolidare il suo prestigio in patria. La questione di Giuba ed del Dodecaneso si prestava magnificamente a tale scopo, perciò ne chiese così tenacemente l'annessione all'Italia. Tali atteggiamenti, insieme ad una buona dose di inesperienza, oltre che ad una ancor più grande spregiudicatezza, corsero spesso il rischio di incrinare rapporti diplomatici più che decennali.

Comunque è bene ricordare che oltre alle rivendicazioni su Giuba ed il Dodecaneso, alla guerra greco-turca, il nuovo governo fu chiamato a fronteggiare un'altra crisi internazionale: la Ruhr.

L'economia post-bellica tedesca non consentiva alla Germania di far fronte agli indennizzi, a dir poco punitivi, dovuti agli Alleati per la guerra perduta. La Francia, che ebbe sempre un atteggiamento tra l'intransigente ed il punitivo nei confronti dei tedeschi, nell'agosto del 1922, vista l'incapacità tedesca di far fronte ai propri obblighi economici, propose all'Inghilterra di occupare la Ruhr e di gestire in proprio i giacimenti minerari della regione, e di controllare i dazi doganali<sup>458</sup>.

Lloyd George, ed in seguito il suo successore, si rifiutò di aderire alla richiesta francese; sottolineando, anzi, la necessità di dover accettare i pagamenti in carta moneta tedesca e non in oro, nonostante l'inarrestabile ed inevitabile svalutazione del marco.

L'8 dicembre Mussolini si presentò a Londra per incontrarsi con la delegazione francese ed inglese per ridiscutere il problema tedesco. In quell'occasione ebbe modo di presentare una propria proposta, molto probabilmente concordata con il responsabile del Ministero degli Esteri Salvatore Contarini.

La proposta italiana verteva sostanzialmente su tre punti:

- 1- Le riparazioni tedesche sarebbero state ridotte a 5 miliardi di marchi-oro.
- 2- Per tale pagamento sarebbe stata concessa una moratoria di due anni.
- 3- Il governo tedesco avrebbe dovuto ottenere un prestito di tre miliardi di marchi-oro entro il 16 gennaio<sup>459</sup>.

Un elemento essenziale della proposta italiana consisteva nella disponibilità degli Stati Uniti ad collaborare economicamente, rimettendo in parte o dilazionando i debiti contratti dagli Alleati durante la Grande Guerra.

---

affermavano che avrebbero trattato le questioni della conferenza di Losanna in «uno spirito di cordiale amicizia». Cfr., *Ivi*, p.47.

<sup>458</sup> *Ibidem*.

<sup>459</sup> *Ivi*, p. 51.

Il presidente della repubblica francese, nonché ministro degli esteri, rigettò la proposta italiana irrigidendosi su posizioni di assoluta intransigenza nei confronti dei tedeschi.

Il capo del governo italiano durante gli accordi di Londra fu prodigo di conferenze e comunicati stampa. Le sue visite nei vari uffici londinesi furono sempre precedute da drappelli di camice nere, formate da italiani all'estero, che salutavano romanamente il suo passaggio.

Dopo l'*empasse* venutasi a creare a Londra, la Conferenza si trasferì a Parigi dove Bonar Low, nuovo capo dell'esecutivo, presentò la proposta inglese. Questa prevedeva una moratoria di 4 anni, dopo la quale le riparazioni tedesche sarebbero riprese in forma ridotta. Poincaré mostrò alla proposta inglese la stessa intransigenza riservata a quella italiana.

In parte fu un bene anche per l'economia nazionale. Gli stessi uffici degli Esteri italiani, con i quali Mussolini progettò la proposta per l'uscita dalla crisi della Ruhr, fecero sapere al capo del governo che sarebbe stato fatale per l'economia italiana se avesse accettato la proposta inglese. Una tale dilazione avrebbe fortemente compromesso le importazioni di ferro e carbone e avrebbe ridotto notevolmente la capacità italiana di far fronte ai debiti di guerra dovuti dall'Italia alla Gran Bretagna e agli Stati Uniti<sup>460</sup>. Per queste ragioni era necessario opporsi tenacemente alla proposta inglese.

La proposta inglese allontanò l'Italia dall'Inghilterra. Infatti quando le truppe francesi invasero la Ruhr, nel gennaio 1923, Parigi ebbe il sostegno, se pur inizialmente, del governo italiano. Si arrivò a ipotizzare la possibilità di formare un blocco continentale italo-francese in funzione anti-britannica.

A questo riguardo è indicativa la nota diplomatica inviata da Graham a Curzon in data 15 gennaio 1923.

«Le prime notizie sulle proposte inglesi a Parigi hanno prodotto qui, come in Francia, sorpresa, se non indignazione. Negli ambienti ufficiali si afferma che rilevano cinica indifferenza per gli interessi italiani ... [ *Mussolini* ] accoglierebbe con favore la partecipazione britannica ad una trattativa, ma è categorico nell'affermare che l'Italia non deve essere esclusa. Per questo dall'Italia viene concesso alla Francia un certo sostegno sia pure a malincuore»<sup>461</sup>.

La nota diplomatica continua sottolineando l'importanza della sfera internazionale per il capo del Governo italiano per il quale un successo all'estero era uno strumento imprescindibile per consolidare la sua posizione sul fronte nazionale.

«[*Mussolini*] si trova in gravi difficoltà, per cui una folgorante vittoria in politica estera sarebbe per lui di vitale importanza. La sua politica interna ha destato grande ostilità ... altrettanto

---

<sup>460</sup> *Ivi*, p.52.

<sup>461</sup> *Ivi*, p. 53.

impopolare è il suo atteggiamento moderato sulla questione adriatica. Dovendo pertanto risalire in qualche modo la china, potrebbe da un momento all'altro farci qualche sorpresa ... La sua politica estera sarà ispirata a puro opportunismo e l'amicizia italiana al miglior offerente. Ho l'impressione che preferirebbe collaborare con la Gran Bretagna, ma ad un certo prezzo. Se noi nulla potremmo dargli, si rivolgerà alla Francia. Non riuscendo con la Francia, potrebbe trattare con la Russia o con i turchi. È una politica di sacrosanto egoismo spinto all'estremo. È forse possibile invocare come attenuanti le necessità dell'Italia sul piano economico e quelle della sua personale posizione sul piano politico»<sup>462</sup>.

È doveroso a tal riguardo fare alcune precisazioni. In primo luogo, è profondamente vero che la politica estera italiana avrebbe perseguito il solo interesse nazionale, come più volte pubblicamente dichiarato da Mussolini. A tal riguardo non mancano certo le sue dichiarazioni sia prima che dopo l'elezioni del 1921. Ma è altrettanto vero che la politica estera del governo di Sua Maestà Britannica non fu mai condotta né con scopi altruistici né per implementare gli interessi ed i possedimenti degli altri stati. Dimostrazione di quanto appena affermato è data dalla politica estera condotta dall'Inghilterra a Parigi durante gli accordi di pace. Una politica sempre tesa a garantirsi "egoisticamente" la maggior quantità possibile di possedimenti sottratti agli Imperi Centrali e alla Turchia. Politica, questa inglese, assolutamente non difforme da quella francese. In secondo luogo non v'è dubbio che alcune riflessioni di Graham vadano riferite più all'inesperienza e all'impetuosità di Mussolini, che ai legittimi tentativi di incrementare l'influenza, l'economia o i possedimenti per il proprio paese. Un altro elemento d'analisi risiede nell'attenta lettura internazionale che Graham fa ipotizzando un possibile avvicinamento tra Italia e Russia. Riavvicinamento, questo che, se realizzato, avrebbe portato alla Russia sovietica un alleato nel cuore del Mediterraneo. Una tale possibilità avrebbe potuto portare anche al riconoscimento ufficiale del governo di Mosca. Questa ipotesi avrebbe costretto così anche le altre nazioni a procedere al riconoscimento internazionale dell'Unione Sovietica.

Di ciò ne era consapevole anche Vorowskij, il quale più volte fece sapere a Mussolini, tramite Contarini, che il governo di Mosca non sarebbe mai entrato in questioni interne al governo italiano; e su questa base si sarebbe potuto lavorare per una eventuale intesa tra le due nazioni.

Vorowskij, ritenendo il governo di Mussolini un governo che non sarebbe durato a lungo, voleva stringere i tempi, conscio del fatto che, qualora il governo fascista avesse sottoscritto un trattato con Mosca, il governo che sarebbe seguito avrebbe ottemperato agli impegni internazionali del governo precedente.

---

<sup>462</sup> *Ivi*, pp. 53-54.

Questo rischio di un'intesa italo-russa avrebbe messo in pericolo le linee di comunicazione navale inglesi del Mediterraneo orientale<sup>463</sup> e contrastato la penetrazione commerciale britannica in quell'area.

Il governo di Londra, chiarita la posizione di Roma con l'ambasciatore italiano, non ostacolò l'occupazione francese della Ruhr evitando di mostrare solidarietà alla Germania. Londra non rispose alle legittime e numerose note diplomatiche tedesche di protesta per l'ingiustificata occupazione franco-belga.

In questo clima, e per paura di un ulteriore avvicinamento tra Francia ed Italia, il governo di Sua Maestà Britannica si preoccupò di rinsaldare il rapporto diplomatico con l'Italia evitando di estraniare Roma da qualsiasi decisione politica.

Le note diplomatiche ricevute da Graham furono indispensabili per modificare l'atteggiamento inglese. Una politica poco riguardosa avrebbe spinto l'Italia a stringere più stretti rapporti con la Francia. Graham inviò alcune note a Londra sollecitando la risoluzione a favore dell'Italia delle questioni ancora in sospeso di Giuba e del Dodecaneso per ottenere così una politica estera italiana amica e così consolidare la posizione britannica.

L'opinione di Curzon fu però differente da quella dell'ambasciatore inglese a Roma. Infatti egli manifestò subito i propri dubbi riguardo alla linea prospettata da Graham, affidandogli una nota diplomatica dove esplicitamente manifestava la sua diffidenza nei confronti di qualsiasi governo italiano sostenendo che la questione del Dodecaneso fosse risolta prima di alcuna concessione su Giuba. Quindi, secondo il ministro degli esteri inglese, non conveniva essere generosi con il governo italiano, regalando Giuba, dato che, a suo dire, non era certo che l'Inghilterra avrebbe ricevuto in cambio un *fedele sostegno*<sup>464</sup>.

---

<sup>463</sup> Di grande rilievo è ciò che scrive al riguardo De Felice: «Un aspetto, secondario ma non privo d'interesse ... è costituito dai rapporti tra il governo Mussolini e la Russia sovietica. Sin dai primissimi giorni dopo la «marcia su Roma» Mussolini ebbe un cordiale incontro col rappresentante russo a Roma Vorovskij al quale non nascose di non essere contrario ad un riconoscimento del governo sovietico (allora non riconosciuto da nessuna potenza europea). Parlando poi il 16 novembre alla Camera e al Senato, Mussolini accennò esplicitamente alla possibilità di riconsiderare *“nella loro attuale realtà”* i rapporti tra i due Stati: la diversità di regime non era un ostacolo se nessuno dei due interferiva nei rispettivi affari interni. Questo punto di vista pare fosse accettato anche da Mosca: il 27 febbraio 1923 Vorovskij affermava esplicitamente a Contarini che il proprio governo “non si è occupato, ne si occupa e non ha intenzione di occuparsi di qualsiasi propaganda ostile alle istituzioni del Regno d'Italia”, l'andata al potere dei fascisti non aveva modificato “in nulla” questa posizione. Interesse comune dell'Italia e della Russia era di stabilire relazioni commerciali intense. Mosca teneva altresì molto al riconoscimento italiano, che avrebbe rotto lo stato di isolamento e indotto anche altri governi – primo quello inglese – a seguirne l'esempio. Mosca vedeva altresì nei possibili contrasti tra Italia e Francia e Inghilterra per il Mediterraneo orientale un fatto per essa positivo, dato che avrebbe indebolito il fronte antisovietico; la stampa russa tenne significativamente un atteggiamento di simpatia per l'Italia nella vicenda di Corfù». Cfr, De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., p. 564.

<sup>464</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., p. 59.

Il 17 luglio Contarini confida ad Howard Kennard<sup>465</sup> che Mussolini intende annesso il Dodecaneso senza avvertire preventivamente la Gran Bretagna. Solo dopo un grosso sforzo lo stesso Contarini riuscì a convincere il capo del governo italiano a non prendere decisioni affrettate.

La relazione che Kennard inviò in Inghilterra indusse il Foreign Office a convocare l'ambasciatore italiano a Londra, Della Torretta, per ricordare al diplomatico gli impegni presi da Roma con il governo inglese. In un promemoria di Harold Nicolson, in data 04 agosto, possiamo leggere:

«... dobbiamo quindi mettere da parte il senso d'irritazione suscitato dalla turpitudine, dall'insistente perfido opportunismo con cui successivi governi italiani hanno cercato di falsare la questione ... siamo costretti a trattare con loro e difficilmente potremo trattare in uno spirito di indignazione morale ... La presenza di una base navale italiana a Stampalia sarebbe indubbiamente scomoda ... ma neppure per l'Ammiraglio sarebbe fatale. Ci opponiamo alla conservazione di tutte le isole da parte degli italiani poiché lo giudichiamo uno sporco inganno e anche perché non ravvisiamo alcun motivo per cui queste isole in tutto e per tutto greche debbano essere assoggettate all'Italia ... se noi ne formiamo l'occasione, [gli italiani] strombazzerebbero l'evento alla stregua di un trionfo diplomatico ... [Mussolini] Potrebbe procedere all'annessione delle isole al momento o anche prima, della ratifica del trattato di Losanna. Avendo così tutte le carte in mano potrebbe lasciare alla Grecia qualcuna delle isole di minor valore. E quindi annuncerebbe di essersi comportato molto generosamente, pretendendo qualcosa in cambio. La difficoltà vera è che gli italiani si sono consolidati sulle isole dalle quali non riusciremo a scacciarli se non con una guerra. Ovviamente potremmo rifiutare Giuba, ma con il solo risultato che il Dodecaneso diventerebbe italiano e che il Giuba resterebbe alquanto aridamente britannico. La soluzione non sarebbe molto soddisfacente»<sup>466</sup>.

Curzon ricevuto il telegramma aveva cambiato parere. Annotò sul promemoria di Nicolson che non ravvisava alcuna ragione di combattere battaglie greche senza alcun costrutto per l'Inghilterra. Proseguendo nella sua annotazione Curzon sostiene l'eventuale possibilità di negare il Giuba agli italiani in caso di violazione della *fede data*<sup>467</sup>.

Non solo, quindi, la politica estera italiana era altalenante, ma, anche Londra fu capace di repentine svolte tese a difendere i propri interessi nazionali.

La già intricata situazione si complicò ulteriormente quando alla fine di agosto il generale Tellini, in qualità di Capo della Commissione Internazionale del Comitato degli Ambasciatori, incaricata di

---

<sup>465</sup> Howard Kennard sostituiva Graham che in detta data era in ferie. Sarà ambasciatore britannico a Varsavia nel 1939. Interessante notare come i convincimenti di Kennard siano per taluni aspetti in simbiosi con quelli di Graham.

<sup>466</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., pp. 60-61.

<sup>467</sup> Ivi, p. 60.

determinare i confini tra Grecia ed Albania cadde in una imboscata e fu assassinato in territorio greco.

Le isole del Dodecaneso furono conquistate dal Regno d'Italia durante la guerra italo-turca del 1911. L'Italia ne mantenne il controllo al fine di ottenere dalla Turchia le riparazioni di guerra. Durante i Patti di Londra se ne garantiva il possesso e *ogni diritto e titolo* su tale arcipelago. Un accordo Francia Gran Bretagna ed Italia garantiva gli interessi di quest'ultima nell'Anatolia Meridionale e lo sfruttamento, se pur parziale, vista la presenza francese, del bacino carbonifero di Eraclea. La Turchia in questo accordo fu soggetto passivo. L'Italia si sarebbe impegnata a restituire il Dodecaneso, ad eccezione di Rodi, in cambio dell'appoggio greco in alcune questioni internazionali.

La rivolta dei nazionalisti turchi rimescolò le carte. Il nuovo governo turco non riconobbe gli accordi e vi fu una guerra contro tutte le potenze occupanti il suolo di ciò che rimaneva dell'Impero Ottomano. La Grecia venne duramente sconfitta. Già Facta dichiarò decaduti gli accordi di Sèvres l'8 ottobre 1922.

Mussolini era intenzionato a mantenere il possesso del Dodecaneso aumentando l'influenza italiana in quell'area del Mediterraneo. Va considerato che in quel periodo, la Marina aveva diverse unità impegnate nel Mar Nero. Bisognava creare una base operativa capace di ospitare e assistere diverse navi. Così la Regia Marina organizzò in grande segreto il trasporto di uomini e mezzi per creare la base navale in tempi brevi nell'isola di Lero a Porto Laki. Questa installazione doveva poter dare ausilio e rifornire 4 cacciatorpediniere, 4 sommergibili; 2 esploratori; 4 dragamine e altre navi sussidiarie.<sup>468</sup>

I lavori per la costruzione della base navale a Lero furono accelerati quando Mussolini comunicò all'ammiraglio di Revel nel luglio del 1923 d'impegnare la flotta per ottenere l'annessione del Dodecaneso. La marina si mostrò favorevole a tale decisione. Il capo di Stato Maggiore Gino Ducci convocò a Roma l'ammiraglio Emilio Solari, il quale era impegnato nelle esercitazioni estive.

I lavori per l'ampliamento ed il potenziamento del porto di Laki si sarebbero dovuti terminare entro e non oltre l'11 agosto. In tale data da Taranto sarebbe partita la formazione navale che avrebbe ormeggiato due giorni dopo nel porto di Lero. Fu previsto che ad ogni isola fosse destinata un'unità sottile per effettuare azione di pattuglia e che il 15 agosto ne sarebbe stata proclamata l'annessione. Nei periodi successivi la flotta avrebbe dovuto condurre un'opera di vigilanza per impedire eventuali sbarchi. Qualora vi fossero stati atti bellici da parte dei greci le istruzioni erano di conquistare Samos e le isole minori. Tali occupazioni avrebbero avuto carattere temporaneo e di pegno; si sarebbe dovuta attivare la guerra al commercio greco ed infine dopo una vasta dimostrazione navale si sarebbe dovuto procedere alla occupazione di Corfù. L'occupazione di Kerkyra si sarebbe dovuta

---

<sup>468</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana*, cit., p. 179. Cfr, circolare riservata CSM ammiraglio Gino Ducci n. 14554 del 25 luglio 1923.



realizzare dopo l'occupazione dell'isola Samos e la dimostrazione navale compiuta dalla Regia Marina di Corfù, Patrasso, Salonicco e del Pireo.

L'ammiraglio Solari, richiamato a Roma, fece notare come tale dimostrazione fosse complessa e macchinosa. Così come sottolineò che lo sbarco a Corfù avrebbe avuto luogo solo dopo il fallimento dell'azione intimidatrice. Ducci ragguagliò Solari che Mussolini era intenzionato a condurre solo l'occupazione di Corfù dopo l'azione dimostrativa di forza.

Solari informò il Capo di Stato Maggiore che la flotta si stava addestrando e che il nuovo piano escludeva saggiamente l'operazione di sbarco sull'isola di Samos, cosa che avrebbe comportato una sconveniente divisione di forze e che l'operazione su Corfù era da ritenersi *l'ultima spiaggia*.

Le pressioni inglesi per il mantenimento della *pax britannica* nel Mediterraneo costrinsero Roma a tenere l'operazione in sospeso fino al 30 agosto, infatti per tale data l'Italia avrebbe proclamato la sovranità sul Dodecaneso. A questo riguardo va letto il telegramma inviato da Mussolini all'ambasciatore Della Torretta a Londra con data 6 agosto:

«Rispondo a suo dispaccio n. 671 concernente Dodecaneso. Potrei anch'io cominciare col manifestarmi grandemente sorpreso della sorpresa inglese che del resto confermami appieno nel mio giudizio sulla politica della Gran Bretagna, ma a conferenza di Losanna ultimata, ho deciso regolare in maniera definitiva annosa questione isole Egeo. Poiché non è possibile restituirle ai turchi ne tampoco ai greci e poiché per il momento almeno non ho intenzione di farne un gentile presente all'Inghilterra, non resta che convertire in stato di diritto uno stato di fatto, poiché l'Italia non abbandonerà mai più quelle isole. Non credo convenga ritornare di proposito sull'argomento, ma se i signori del Foreign Office ci ritornassero, faremo garbatamente comprendere che non conviene nemmeno all'Inghilterra sollevare *chicanes* contro l'Italia a proposito del Dodecaneso e che la famosa e sin troppo tradizionale amicizia italo-inglese ci guadagnerà un tanto se finalmente anche l'Italia potrà stabilirsi di diritto su alcune isole di quel mare dal quale è stata bandita calpestando patti solenni. Del resto nota 3 novembre è stata superata conferenza Losanna e conseguente Trattato di pace firmato Inghilterra cui articolo 15 riconosceva possesso Italia isole Dodecaneso»<sup>469</sup>.

L'assassinio del generale Tellini e della Delegazione italiana accelerò gli avvenimenti. Il generale Tellini era il Capo della Commissione interalleata incaricata dal Comitato degli Ambasciatori, di determinare i confini tra Grecia ed Albania. La commissione nella sua totalità era composta da greci, albanesi, francesi ed naturalmente italiani.

---

<sup>469</sup> Argilas T., *Corfù 1923*, Roma, Giovanni Volpe Editore, 1973, pp. 39-40. Cfr., DDI, VII Serie Vol. II doc n°160 T Gab. 185 *Mussolini a Della Torretta* 6 agosto 1923

Il rapporto del capo delegazione con il rappresentante greco non era certo idilliaco: infatti prima del suo assassinio, con dispaccio numero 632 del 29 luglio e dispaccio 653 del 12 agosto il generale italiano sottolineava l'atteggiamento oltremodo ostile del delegato greco. Il 27 agosto la Delegazione si diresse da Giannina a Kakavia. Tra il 53° ed il 56° chilometro lungo la strada rotabile Giannina-Kakavia in località Han Kavibaki la vettura italiana dovette arrestare la propria corsa a causa di un tronco d'albero che ne ostacolava il transito. Una volta che l'auto si arrestò fu oggetto di colpi d'arma da fuoco provenienti dal lato della strada. I componenti della Delegazione: Generale Tellini, Tenente colonnello Corti, tenente Bonaccini, l'autiere Fornetti e l'interprete Ghèziri furono trucidati<sup>470</sup>.

La notizia pervenne a Roma alle ore 18:15 con messaggio inviato dal console italiano a Jannina. I messaggi inviati a Roma da parte del console italiano s'intensificarono a mano a mano che il tempo trascorreva. In uno di questi il console riportava la propria impressione del delitto attribuendola a motivazioni politiche, dovute soprattutto all'atteggiamento ostile delle autorità greche che incoraggiavano una propaganda antiitaliana a causa delle varie diatribe, non ultima il confine albanese e l'Epiro.

Il comandante della gendarmeria locale insinuò che l'assassinio poteva essere stato commesso da briganti, ma a parere del console italiano questa ipotesi era assolutamente da escludersi, perché, se così fosse stato, si sarebbe trattato delle bande armate controllate dal governo di Atene. Quindi il console nella serie di note inviate a Roma escluse elementi casuali o banditeschi, attribuendo l'omicidio a più probabili cause di natura politica, raccomandandosi che tale misfatto non rimanesse impunito<sup>471</sup>.

Mussolini senza indugi inviò richieste di riparazioni ad Atene definite da lui come le «minime compatibili colla gravissima offesa di cui la Grecia si è resa responsabile verso l'Italia»<sup>472</sup>.

Le richieste da ottenere entro e non oltre le 24 ore consistevano in:

- 1- Scuse nella forma più ampia e formale;
- 2- Solenne cerimonia funebre per le vittime;
- 3- Onori alla bandiera italiana, nella rada del Falero, da parte della Squadra navale greca, ad una Divisione navale italiana;
- 4- Resa degli onori militari alle salme dei caduti, nel momento del loro imbarco su nave italiana per essere trasportate in Patria;
- 5- Punizione capitale per tutti i colpevoli, dopo inchiesta rapida e severissima;
- 6- Indennità di 50 milioni di lire;
- 7- Onori militari alle salme all'atto del loro imbarco per l'Italia<sup>473</sup>.

---

<sup>470</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana*, cit., pp. 184-185.

<sup>471</sup> Argilas T., *Corfù 1923*, cit., pp. 47-48.

<sup>472</sup> De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., p. 561.

<sup>473</sup> Cfr., DDI, VII Serie Vol. II doc n°195 T. Gab. 203 *Mussolini a Montagna*, Roma 29 agosto 1923.

La macchina statale italiana si mise in moto: il governatore italiano di Rodi venne avvertito dell'imminente arrivo di una squadra navale. Nel pomeriggio dello stesso giorno il sovrano fu avvertito delle disposizioni intraprese dal governo, decisioni queste approvate dal sovrano<sup>474</sup>.

Il 30 agosto pervenne la risposta del governo ellenico. La Grecia si rifiutava di punire i colpevoli con la pena capitale e di eseguire un'inchiesta sul posto con la supervisione dell'addetto militare italiano, si rifiutava di versare l'indennizzo richiesto. Si rigettava la richiesta italiana della presentazioni di scuse ufficiali da effettuarsi tramite le più alte cariche militari. I greci erano disponibili a presentare dette scuse solo tramite il comandante della piazzaforte di Atene. Gli onori militari non sarebbero stati resi alla bandiera italiana a Lero tramite squadra navale Greca, ma alla bandiera della Legazione italiana ad Atene tramite semplice distacco militare. Qualora le controproposte non fossero state accertate Atene si sarebbe rivolta alla Società delle Nazioni<sup>475</sup>. Il telegramma termina con la stupita osservazione dell'ambasciatore italiano ad Atene Montagna: «Governo e circoli dirigenti sembrano ostentare marcata indifferenza la quale farebbe ritenere che essi o non si rendono malgrado i miei moniti perfettamente conto della gravità della situazione o confidano sull'appoggio di altri»<sup>476</sup>.

I preparativi proseguivano alacremente, già dal 29 agosto le piazzeforti di Taranto, Saseno e Brindisi furono messe in stato di allerta. La notte stessa la forza navale comandata dall'ammiraglio Frank uscì in assetto di guerra da Taranto per dirigersi a Lero.

Il 30 agosto a Taranto il 48° reggimento di fanteria, forte di 1000 uomini ed un gruppo di artiglieria su due batterie, 8 pezzi in tutto, al comando del colonnello Leonardi s'imbarcavano a bordo delle navi della Divisione navale di Solari<sup>477</sup> forte delle corazzate *Cavour* e *Giulio Cesare*, gli incrociatori *San Marco* e *San Giorgio*, l'esploratore *Premuda*, i cacciatorpedinieri *Cascino*, *Montanari*, *La Farina*, *Medici* e *Carini*, 2 torpediniere, 4 M.A.S. ed i sommergibili *Provana* e *Barbarigo*.

Il *Premuda* con a bordo il capitano di vascello Foschini, Capo di Stato Maggiore dell'ammiraglio Solari, fu mandato avanti per comunicare alle autorità di Corfù i termini di resa.

Secondo l'attenta ricostruzione di Argiolas il *Premuda* giunse a Corfù alle 13:45. Il comandante Foschini in compagnia del console italiano, furono ricevuti dal prefetto Euripen al quale comunicò l'imminente occupazione. Il prefetto asserì che non era nelle condizioni di opporsi in alcun modo allo sbarco. Poco dopo, intorno alle ore 15 si unì al colloquio anche il maggiore Kricogolas, comandante militare della piazza di Corfù che, dopo un breve discussione con il prefetto in separata sede, comunicò al comandante Foschini, che si sarebbe opposto allo sbarco:

---

<sup>474</sup> Cfr., DDI, VII Serie Vol. II doc n°198 T. Gab. 204 *Mussolini a Vittorio Emanuele III*, Roma, 29 agosto 1923.

<sup>475</sup> Cfr., DDI, VII Serie Vol. II doc n°217 T. Ga. UU. 519/246 *Montagna a Mussolini*, Atene 31 agosto 1923.

<sup>476</sup> *Ibidem*.

<sup>477</sup> A Napoli, nello stesso momento, si stava concentrando una brigata di fanteria forte di 5000 uomini inclusi i servizi.

«... Foschini comunicò alle autorità greche che alle ore 16:00 sarebbe stato sparato un primo colpo a salve, seguito da altri due, sempre a salve, con l'intervallo di tre minuti tra ciascuno di essi. Dopo di che se non fosse stata alzata bandiera bianca sul semaforo la nave avrebbe aperto il fuoco su obiettivi militari ... il Foschini si preoccupò di mettere ben in evidenza al prefetto che il fuoco sarebbe stato diretto su obiettivi militari»<sup>478</sup>.

Alle 16:15 venne issata la bandiera bianca. Le operazioni di sbarco proseguirono regolarmente senza incidenti. In serata l'isola fu sotto il controllo italiano e il contrammiraglio Aurelio Belleni assumeva il governatorato dell'isola che lascerà all'ammiraglio Simonetti il 2 settembre.

Sul piano politico internazionale, la crisi di Corfù si complicò notevolmente. Politis, il delegato greco a Ginevra, ebbe istruzioni dal proprio governo di denunciare l'occupazione di Corfù alla Società delle Nazioni come violazione dello Statuto dell'Organismo.

Il delegato inglese alla Società delle Nazioni a Ginevra, Lord Robert Cecil, era della ferma opinione che fosse necessario d'ingiungere a Mussolini il ritiro immediato dall'isola pena l'applicazione delle sanzioni in base all'art. 15 dello Statuto. Cecil ne informò Curzon, pregandolo di far intervenire la Società delle Nazioni poiché una sua esclusione avrebbe recato, a suo giudizio, un danno irreparabile alla credibilità di tale organo compromettendone l'esistenza. Per questo motivo bisognava, secondo Cecil, ignorare le pur pressanti richieste del delegato italiano che sperava di rimettere la questione al giudizio della Conferenza degli Ambasciatori<sup>479</sup>.

Ma mentre a Ginevra, ed in molti ambienti londinesi, si profilava la possibilità dell'intervento della SdN, a Roma si dava un'altra lettura della vicenda. Infatti l'ambasciatore Kennard, in un telegramma del 2 settembre sottolineava l'inesperienza del capo del governo italiano, il quale era da sempre molto determinato a mostrare al mondo che l'Italia intendeva giocare il ruolo di protagonista e di potenza. Per detti motivi Kennard era preoccupato, ritenendo che una azione diretta avrebbe potuto spingere Mussolini ad azioni sconsiderate e perciò sarebbe stato opportuno deferire tale questione al Consiglio degli Ambasciatori e non alla Società.

Mussolini informa l'ambasciatore italiano Della Torretta che qualora la questione fosse stata posta sotto l'autorità della SdN l'Italia ne sarebbe uscita.

In questi giorni telegrammi, note diplomatiche, telefonate ed incontri s'intensificano.

Sembra affermarsi la linea societaria. Cecil<sup>480</sup> incalza da Ginevra Curzon, sostenendo l'opinione della grande maggioranza dei membri del Consiglio della SdN, che fosse stato commesso un atto

---

<sup>478</sup> Argilas T., *Corfù 1923*, cit. pp. 61-62.

<sup>479</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., pp. 62-63.

<sup>480</sup> «Segnalo però quanto precede a V. E. perché com'è noto qui la Società delle Nazioni ha grandi fautori nell'opinione pubblica e nella stampa. Lord Cecil, membro del Governo e delegato inglese a Ginevra, ne è sostenitore fanatico. Egli spiega costantemente una notevole attività in favore del prestigio e del rafforzamento della Società delle Nazioni. Non è quindi impossibile qualche mossa da parte sua nella prossima riunione

belligerante e che tale atto rientrava nella giurisdizione dell'organismo ginevrino. Una spinta verso una risoluzione societaria, fu data, quando Cecil in un ennesimo telegramma a Curzon dichiarò di aver ricevuto un messaggio personale dai francesi, nel quale si specificava che se il capo del governo italiano avesse insistito si sarebbe trovato contro il resto del mondo senza alcun appoggio francese.

Il 3 settembre da Roma si fece sapere che un'eventuale risoluzione societaria non sarebbe stata riconosciuta dall'Italia anche perché la Conferenza degli Ambasciatori era più che competente per indagare sul *crimine*<sup>481</sup>, che il generale Tellini era nel momento dell'assassinio alle dipendenze di tale organismo internazionale, e non ultima considerazione, era costituita dal fatto che il governo greco non era ancora stato riconosciuto ufficialmente dall'organismo ginevrino e che quindi il suo ricorso era da considerarsi illegittimo. Mussolini nel telegramma 3016, inviato agli ambasciatori di Francia, Inghilterra, Spagna, Belgio e Brasile, rendeva noto che qualora la richiesta italiana non fosse stata accettata: «l'Italia non potendo assolutamente adattarsi ad una posizione così lesiva del suo prestigio e dei suoi supremi interessi nazionali sarà costretta suo malgrado a ritirarsi dalla Società delle Nazioni»<sup>482</sup>.

Il sostituto di Graham a Roma, Kennard, inviò a Londra una nota diplomatica nella quale molto argutamente fece notare che Mussolini difficilmente si sarebbe mostrato accondiscendente nei confronti dell'organismo ginevrino, visto il suo atteggiamento sempre critico verso tale ufficio, e che un'eventuale sua accondiscendenza alla SdN avrebbe comportato la caduta del suo prestigio personale in patria, da sempre sua più grande preoccupazione.

Kennard tracciò di propria iniziativa un *modus operandi*, che avrebbe consentito una via di uscita onorevole per tutte le parti interessate. La questione sarebbe stata messa sotto la giurisdizione della Società delle Nazioni la quale dava mandato al Comitato degli ambasciatori di risolvere tale contenzioso. Tale proposta incontrò il gradimento del capo del governo italiano.

Il suggerimento una volta giunto a Londra non incontrò i favori sperati da Kennard, il quale venne duramente rimproverato da Sir William Tyrrel e fu da questi invitato ad attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute senza poter prendere alcuna iniziativa. Curzon, invece, forse influenzato dal colloquio avuto con Graham, finalmente rientrato dalle vacanze, si mostrò possibilista: la proposta di Kennard tracciava la strada per uscire da questa situazione *d'empasse*. Il colpo di grazia al solo intervento societario fu dato dal delegato francese a Ginevra, Albert Hanotaux, che prese le difese dell'azione italiana dichiarando che non intendeva fare alcunché per contrariare il governo di Roma. Parigi pur non vedendo di buon occhio l'occupazione di Corfù, preferì in questa situazione appoggiare il governo di Roma visto che anch'essa era impegnata nell'occupazione della Ruhr. Se fosse stata

---

dell'Assemblea della Società delle Nazioni, mossa che può essergli facilitata da un appello greco e che troverebbe consenziente opinione pubblica e stampa». Ctr., DDI, VII serie vol. II doc n° 225 T 6575/754 Della Torretta a Mussolini, Londra 31 agosto 1923.

<sup>481</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., p. 65.

<sup>482</sup> Ctr., DDI, VII serie vol. II doc n° 269 T 3016, Roma 3 settembre 1923.

dichiarata illegale l'occupazione di Corfù e quindi l'Italia soggetta a sanzioni da parte della SdN, altrettanto poteva accadere per l'occupazione francese della provincia tedesca.

Una possibile rottura con l'alleato continentale convinse Curzon ad accettare la proposta di Kennard gradita dagli italiani e adesso caldeggiata anche da Parigi.

L'incrinatura dei rapporti dell'Inghilterra con Italia e Francia avrebbe potuto portare a conseguenze pericolosissime in ambito internazionale e avrebbe messo a sicuro rischio la supremazia navale inglese nel Mediterraneo.

Cecil si dovette rassegnare, così il Consiglio della SdN chiese al Comitato degli Ambasciatori di costituire una commissione per le riparazioni greche per l'assassinio del generale Tellini.

Quando Mussolini manifestò l'intenzione di non voler abbandonare l'isola greca, la Gran Bretagna mise a disposizione della Società delle Nazioni la propria flotta ed allertò la *Mediterranean Fleet*<sup>483</sup>.

Quest'ultima era costituita da un complesso navale eccezionale già superiore per quantità e qualità alla Regia Marina. Infatti la sola *Mediterranean Fleet* era forte di 5 navi da battaglia (di stazza notevolmente maggiore, più moderne e soprattutto armate con pezzi da 343 mm. contro i 305mm delle nostre unità maggiori), 6 incrociatori leggeri, 20 cacciatorpediniere e 3 navi trasporto aerei<sup>484</sup>.

La Marina italiana oltre alle navi già riportate precedentemente, facenti parte delle due squadre navali, quella di Frank e dell'ammiraglio Solari, avrebbe potuto contare solo sulla corazzata *Dante Alighieri*, anch'essa non paragonabile a quelle inglesi e su altri 5 cacciatorpediniere e 21 sommergibili. A questi, accelerando i lavori d'approntamento, si sarebbero potuto aggiungere anche altri 2 caccia, 4 sommergibili e 4 torpediniere per la fine di settembre.

Una lotta alquanto impari se si considera che la sola forza navale inglese nel Mediterraneo era sufficiente per mettere più che in difficoltà la Marina italiana. Se a questa, poi si fosse unita quella dell'*Home Fleet*, com'era nella logica delle cose, ciò avrebbe reso vana ogni forma di resistenza da parte della Regia Marina<sup>485</sup>.

Per questo motivo i vertici navali italiani si mostrarono più che preoccupati dall'atteggiamento del capo del governo quando manifestò l'intenzione di rimanere a Corfù a prescindere dalla decisione della SdN. Qui va sottolineata la formazione giornalistica del personaggio che ne condizionò fortemente il giudizio in termini militari, sottovalutando del tutto la minaccia navale britannica. Infatti, egli riteneva che un po' di sommergibili coadiuvati da qualche aereo e con l'azioni ardimentose dei MAS potessero tener testa alla più grande e strepitosa marina del mondo. La visione di Mussolini fu di certo romantica, giornalistica, ma non attinente alla realtà.

Non v'è dubbio alcuno che se si fosse riusciti, in qualche modo, ad ottenere Corfù, ciò sarebbe stato salutato dalla marina italiana con grande gioia ed entusiasmo, poiché questo le avrebbe finalmente

---

<sup>483</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana*, cit., p. 187.

<sup>484</sup> *Ivi*, pp. 187-188.

<sup>485</sup> *Ibidem*, p. 188.

permesso di controllare l'ingresso del Mar Adriatico. Ma non certo al prezzo di uno scontro con la flotta inglese, con la quale v'erano indubbi rapporti decennali di amicizia e soprattutto perché, attraverso questo particolare rapporto, la marina militare italiana aveva sviluppato la propria strategia nel Mediterraneo in funzione anti francese<sup>486</sup>.

Per questo, e molti altri motivi, Revel in qualità di ministro, Ducci in quella di Capo di Stato Maggiore della Marina e Ciano intervennero repentinamente su Mussolini al fine di modificare quella sua valutazione così disastrosa non solo per la marina ma per la nazione stessa. I resoconti presentati al capo dell'esecutivo italiano furono realistici e per questo implacabili. Revel in data 13 settembre invia un resoconto nel quale si evince l'impossibilità da parte della flotta italiana di reggere uno scontro con quella inglese.

L'insistenza di Mussolini a mantenere un atteggiamento anti-societario nonostante il promemoria del ministro Revel indusse l'ammiraglio Ducci a convocare a Roma urgentemente, il comandante Bernotti direttore dell'Istituto di Guerra Marittima e grande stratega di fama internazionale. Come ricorda lo stesso Bernotti:

«... fui chiamato a Roma dal Capo di Stato Maggiore ammiraglio Gino Ducci ... presumevo che si trattasse della Grecia, ma il Capo di Stato Maggiore mi replicò: " Ti sbagli; oltre che alla Grecia si tratta dell'Inghilterra Come è noto, abbiamo occupato Corfù; ma ora il capo del governo vorrebbe mantenere il possesso di quell'isola, nonostante le rimostranze britanniche. Il nostro Stato Maggiore ha prospettato al capo del governo i dati sulle condizioni di relatività marittima ma non sono stati ritenuti convincenti. T'incarico di presentarmi per domattina il tuo parere su questo argomento ". All'indomani era pronto il mio lavoro, che, dopo essere stato approvato dal Capo di Stato Maggiore fu letto in presenza dell'ammiraglio Costanzo Ciano, sottosegretario per la Marina e dal Capo di Gabinetto, capitano di vascello Domenico Cavagnari. Il mio succinto esame delle possibilità di azione della Marina italiana rispetto a quella britannica fu presentato al ministro che era il Grandammiraglio Revel e quindi trasmesso al capo del governo. La Marina contribuì col ministero degli Affari Esteri (segretario generale Contarini) a moderare le idee estremamente azzardate del capo del governo. Rimasi preoccupato del modo in cui Mussolini sopravvalutava le possibilità della nostra Marina in virtù del possesso di pochi MAS, e conseguentemente dal modo in cui sottovalutava le altre necessità

---

<sup>486</sup> Che la preoccupazione della Marina italiana fosse quella di non compromettere i rapporti con quella inglese ci viene confermato da un telegramma dell'ammiraglio Ducci all'addetto navale italiano a Londra: «Compia opera persuasiva specialmente ambienti navali per mettere in buona luce nostra azione spiegando che non mira ad anettere territori ma soltanto ottenere giusta punizione dell'assassinio della missione italiana STOP Occupazione Corfù non sarà mantenuta quando ottenuta dovutaci soddisfazione stop Faccia comprendere quale grave colpo per tradizionale amicizia sarebbe se non ci sentissimo sostenuti da opinione Britannica e se ci vedessimo ostacolati nella nostra azione STOP accusi ricevuta» T. n°33769 *Ducci a Bianchi*, Roma 2 settembre 1923.

della Marina, confondendo il valore col potere. Da allora cercai di tenermi quanto più possibile informato dalle idee del capo del governo nei riguardi della politica navale»<sup>487</sup>.

L'intervento dello studioso Bernotti fu l'atto conclusivo che convinse Mussolini ad abbandonare Corfù, evitando così uno scontro con la *Royal Navy*. La Regia Marina si mostrò coesa e compatta e riuscì ad assolvere il suo ruolo consigliando per il meglio il capo del governo. Qui si creò una primissima incrinatura tra la Marina e Mussolini. Gli uomini che impedirono questo enorme errore non pensarono alle proprie carriere, ma al bene della Patria, presentando un quadro se pur doloroso ma assolutamente reale e non falsato dalla speranza di facili avanzamenti professionali, come ahimè accadrà in seguito.

La conferenza degli Ambasciatori tra il 6 ed il 7 settembre stese una nota che inviò ad Atene il giorno dopo. Tale nota formulava quasi nella sua totalità le richieste di riparazione presenti nell'ultimatum che il governo italiano inviò in Grecia dopo l'assassinio del generale Tellini.

Per mitigare il senso di frustrazione greco, nei confronti italiani, il documento estese la colpevolezza ellenica nei riguardi di Francia e dell'Inghilterra.

Le richieste italiane furono tutte accolte. Il governo greco s'impegno a versare presso banca Svizzera la somma di 50 milioni di lire<sup>488</sup> mentre una squadra navale greca, a Falero, composta dagli incrociatori *Averoff* e *Kilkis* e 4 cacciatorpediniere, rendeva gli onori alla bandiera Italiana defilando di fronte alla squadra navale composta dal *Cavour*, dal *Giulio Cesare* e da 6 cacciatorpediniere. La formazione ellenica rese gli onori anche alla bandiera inglese rappresentata dall'incrociatore *Comus* e a quella francese rappresentata dall'incrociatore *Mulhouse*<sup>489</sup>.

Il 9 settembre giunse un documento dall'Incaricato d'Affari a Berlino al Ministero della Marina italiana che non lasciava dubbi sulla volontà inglese d'intervenire:

«Corrispondente inglese Lokal Anzeiger comunica che altissima autorità londinese affermato Gran Bretagna disposta sostenere Lega delle Nazioni ogni sua deliberazione mettendo disposizione tutta sua flotta, se cioè deliberasse sgombrare Corfù Gran Bretagna metterebbe tutta flotta disposizione per cacciare fuori Mussolini (testuale). Flotta Inghilterra assicuratasi che Francia pur non partecipando attivamente dimostrerebbe forse anche attiva simpatia per azione internazionale;

---

<sup>487</sup> Si veda Bernotti Romeo, *Cinquant'anni nella*, cit., pp. 132-133. Si noti come Bernotti rimanga preoccupato delle idee del capo del governo sulle possibilità d'impiego della Regia Marina. Cfr., Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit., pp. 170-171.

<sup>488</sup> Scrive De Felice «Quando a fine settembre l'Italia entrò in possesso di questa cifra, una parte – dieci milioni – fu da Mussolini messa a disposizione dell'Ordine di Malta per soccorrere i profughi greci ed armeni». Si veda De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., p. 561.

<sup>489</sup> Argilas T., *Corfù 1923*, cit., pp. 109-110.



politica francese oscilla tra mantenimento rapporti con Piccola Intesa che è anti-italiana e sottrazione Italia influenza inglese»<sup>490</sup>.

Fu dato l'ordine di sgombrare l'isola, che avvenne tra il 24 ed il 29 settembre. Nella stessa data l'ammiraglio Revel dette l'ordine di smobilitazione: con relativo disarmo dei treni armati, delle batterie costiere, rimozione dell'ostruzioni navali, passaggio in armamento ridotto dell'unità navali e congedamento dei richiamati.

La rilettura dell'operazione navale portò il ministro Revel ad inviare un promemoria all'ammiraglio Simonetti dove si lamentava di alcune gravi manchevolezze<sup>491</sup> come: il ritardo dell'occupazione di Corfù, compiuta nel pomeriggio e non in mattinata come previsto; il bombardamento della Fortezza Vecchia<sup>492</sup> nella quale grazie al rapporto del tenente di Vascello Daretti non si sapeva della presenza di profughi; la ritardata partenza della Divisione navale dell'ammiraglio Frank da Lero nonostante tempestivo ordine; l'impiego delle artiglierie da 149mm e non ultima l'imperdonabile inefficienza del servizio radiotelegrafico.

Le operazioni navali che si succedettero in quei giorni furono caratterizzati da luci ed ombre. Le indicazioni sulle Forze Armate non furono sempre positive, anzi. Inconsistente fu l'apporto dato alle operazioni navali e di sbarco dall'aviazione. Certo non brillò la collaborazione tra Marina ed Esercito. A questo riguardo è indicativo riportare le valutazioni di Nassigh:

«All'ultimo momento venne decisa la partecipazione dei reparti terrestri, che vennero imbarcati al meglio sulle navi da guerra. L'organizzazione generale dell'impresa ne risultò mal coordinata col trasporto del corpo di spedizione, il cui equipaggio risultò inoltre insufficiente. Il Regio Esercito avrebbe poi avuto ragione di preoccuparsi del basso morale che animava ufficiali e truppa:

---

<sup>490</sup> USMM, Archivio di Base, Cartella 1672, T. n° 239040 *Ministero Affari Esteri a Ministero della Marina*, Roma 9 settembre 1923

<sup>491</sup> USMM, Archivio di Base, Cartella 1672, Documento *Ministro Revel a Solari*, Roma 30 Settembre 1923.

<sup>492</sup> Il bombardamento navale causò non pochi problemi diplomatici in quanto sembrerebbe che alcuni colpi fossero caduti sulla scuola di polizia diretti da alcuni ufficiali inglesi provocando un incendio e ferendo alcuni allievi come si evince dal documento USMM, Archivio di Base, Cartella 1672, telegramma n° 33482 *Revel a nave ammiraglia Cavour* 1° settembre 1923. Assolutamente chiarificatrice è la dichiarazione del Capitano di Vascello Antonio Foschini in merito all'accaduto. In questa possiamo leggere la ricostruzione esatta di quelle ore. Risulta evidente da quanto afferma Foschini che nonostante il prefetto preferisse arrendersi il Comandante Militare si oppose a tale decisione «Anzi il prefetto si mostrò dolente di tale proposito ed attribuì, nella conversazione avuta dopo il suo arresto con me e altri ufficiali, al Comandante predetto la responsabilità e la colpa dell'incidente sanguinoso prodottosi durante il tiro». In più solo dopo il prefetto fece cenno molto vagamente al fatto che profughi erano sparsi in varie zone dell'isola. Il documento ribadì che il tiro fu rivolto ai soli obiettivi militari e che nessuna delle autorità greche fece riferimento alla possibilità di una presenza di profughi in essi. USMM, Archivio di Base, Cartella 1672, Documento *Riservatissimo all'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina*, Taranto 15 settembre 1923.

probabilmente l'atmosfera depressa degli anni precedenti non era ancora dissipata, e non sarebbero certo bastate le frasi altisonanti della propaganda ufficiale a risolvere il problema»<sup>493</sup>.

La vicenda di Corfù, s'inserisce in un contesto internazionale già alquanto complesso e delicato. La rivoluzione in Turchia dei nazionalisti causò la disfatta dell'esercito greco generando quasi una guerra tra inglesi e turchi<sup>494</sup>. La rivoluzione in Grecia portò al potere un nuovo governo, anch'esso nazionalista, ma non riconosciuto in ambito internazionale se non dai francesi, mentre il governo italiano e quello inglese richiamarono gli ambasciatori da Atene. Le rivendicazioni greche sul confine albanese, l'occupazione della Ruhr fatta dai francesi, le rivendicazioni italiane sul Dodecaneso e Giuba, queste sono solo alcune delle vicende internazionali che s'intrecciano con la vicenda di Corfù. Molte sono state le letture interpretative da parte di eminenti storici sull'occupazione italiana dell'isola greca. Colpisce, come uno storico di indubbia fama internazionale del calibro di Denis Mack Smith attribuisca a tale evento una preordinata volontà di violenza da parte di Mussolini, il quale parrebbe approntare in modo personale il bombardamento dell'isola:

«Mussolini diede un saggio dello stile fascista in politica estera quando fece bombardare Corfù nel 1923... Senza aspettare l'accertamento dei fatti Mussolini inviò un truculento ultimatum alla Grecia e diede ordine ad alcune navi da guerra italiane di bombardare l'isola. Il fatto è ch'egli voleva eclissare D'Annunzio e guadagnarsi la fama di uomo capace di imporre in tutti i Balcani il rispetto per l'Italia. ... Mussolini cercò di accreditare presso la propria opinione pubblica l'idea che l'Europa fosse ammirata e gelosa del suo atto. Non era nella sua natura rendersi conto che poteva tornare a danno dell'Italia crearsi la reputazione di personaggio tracotante e sleale»<sup>495</sup>.

In un altro suo lavoro *Le Guerre del Duce* lo storico inglese, mentre evidenzia che, con l'annessione dell'isola greca l'Italia avrebbe efficacemente chiuso l'accesso all'Adriatico, sostiene che l'Italia aveva i piani d'invasione dell'isola, pronti un mese prima dell'assassinio del generale Tellini. Mack Smith sostiene che nessuno riuscì ad accertare la responsabilità dei greci e che si ipotizzò persino che dietro l'assassinio del generale italiano vi fosse il governo di Roma. Necessita a questo punto fare chiarezza. I piani a cui fa riferimento lo storico inglese riguardano la dimostrazione di forza navale che Mussolini intendeva mettere in atto per mantenere il possesso del Dodecaneso, dove l'eventuale occupazione di Corfù rimaneva, come molto eloquentemente detto dall'ammiraglio Solari nella sua lettera inviata al Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio Ducci, *l'ultima cartuccia*. Che Mussolini abbia poi, in un secondo momento ipotizzato la possibilità, alquanto nefasta, di mantenere il possesso dell'isola

---

<sup>493</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana*, cit., p. 191.

<sup>494</sup> Sull'argomento Churchill W. S., *Crisi mondiale e Grande Guerra 1911-1912*, vol. IV, Milano, Mondadori, 1968.

<sup>495</sup> Smith D. Mack, *Storia d'Italia*, III edizione La Terza, Bari, 2003, p. 513.

questo è un altro discorso che comunque comparve solo dopo l'avvenuta occupazione di Corfù e non prima. Per fortuna il capo dello governo fu circondato da uomini responsabili che ne seppero efficacemente contenere le spinte eccentriche. In questo la Regia Marina fu una istituzione vigile, come fu saggia consigliera.

Il doloroso bombardamento di Corfù è stato effettuato solo dopo preventiva comunicazione alle autorità civili e militari greche, le quali avevano avuto circa 2 ore per sgombrare gli unici obiettivi militari dell'isola. Colpisce come si sia provveduto da parte delle autorità greche allo sgombero dei militari e non dei profughi. A questo riguardo è opportuno sottolineare come il comandante greco della guarnigione militare di Corfù non rientrò più in caserma dopo il colloquio con il comandante Foschini: vestitosi in borghese si nascose tra la popolazione corfiota. L'intento di creare un *casus* da parte del governo greco credo che sia lampante.

Le autorità greche non furono mai inclini a instaurare un clima collaborativo durante le indagini svolte le quali non solo non furono severissime, ma non portarono a nessun colpevole; eppure qualcuno mise il ceppo lungo la strada. Quel qualcuno doveva sapere anche del guasto dell'autovettura con la delegazione greca, e quello stesso qualcuno doveva fare in modo da trattenere, così com'è stato, la delegazione albanese, l'unica giunta sul luogo dell'appuntamento. La sola scomparsa dei bossoli e la sola presenza della delegazione greca sul luogo dell'omicidio escluderebbero in modo più che plausibile un coinvolgimento del governo italiano, gettando ombre più che giustificate sul non riconosciuto governo ellenico. Tutto ciò senza valutare le pressanti denunce fatte dallo stesso Tellini sull'atteggiamento aggressivo e minatorio del colonnello greco e dei suoi uomini.

Probabilmente le asserzioni qui brevemente riportate dello storico inglese fanno riferimento agli scritti di Carlo Sforza<sup>496</sup> L'ex ministro degli Esteri italiano ricorda come alcuni ben informati, all'epoca dei fatti, gli palesarono la possibilità che fosse stato lo stesso Mussolini ad aver organizzato il massacro. Lo Sforza si domandò come mai la squadra navale fosse pronta a salpare e si chiese il perché di un così repentino ultimatum.

Questo lavoro, se pur in modo involontario, risponde ai due quesiti dello Sforza. Un ultimatum di massima esisteva già, poiché preparato per un'eventuale reazione greca dopo la proclamazione di annessione del Dodecaneso. Ma anche qui i Documenti Diplomatici Italiani aiutano a dipanare eventuali dubbi. Infatti in data 28 agosto troviamo due bozze scritte da Mussolini che consentono di comprendere meglio la genesi e la trasformazione dei punti dell'ultimatum presentato al governo greco<sup>497</sup>. La squadra navale era realmente pronta, ma per una manifestazione di forza tesa a

---

<sup>496</sup> Sforza C., *L'Italia dal 1914 al 1944 quale io la vidi*, Milano, Mondadori, 1944.

<sup>497</sup> Si fa riferimento al DDI, VII Serie, vol. II, n° 188 del 28 agosto 1923 dove possiamo leggere: «1) Delitto politico, voluto da bande armate al soldo della Grecia. 2) Delicatezza della missione che compiva il Tellini. 3) L'attuale governo greco non è riconosciuto. 4) Non dà garanzie, quindi, per dare le riparazioni necessarie. 5)

scoraggiare iniziative militari greche dopo tale proclamazione. Altra ulteriore conferma ci viene data dal Revel che in un documento indirizzato a Mussolini, del 1° agosto 1923, siglato strettamente personale, pone in evidenza alcuni punti della futura operazione navale per l'annessione del Dodecaneso<sup>498</sup>.

È indubbio che la stampa straniera abbia descritto, almeno inizialmente, la vicenda di Corfù come un atto sanguinoso ed ingiustificato, perpetrato da parte del governo italiano. L'articolo giornalistico inglese fu impreciso e tendenzioso ed ebbe grande eco influenzando l'opinione pubblica europea<sup>499</sup>. La smentita italiana uscì solo due giorni dopo la pubblicazione di detto articolo a causa di un grosso problema con le linee radiotelegrafiche che annunciarono la presa di Corfù al governo italiano solo dopo la mezzanotte del 31 agosto. Ma ormai l'opinione pubblica aveva già letto una versione parziale e condannato la vicenda, deplorando, così, l'operato del governo italiano e di Mussolini.

Ma il fronte interno del governo fascista si consolidò enormemente e la vicenda di Corfù fu vista dal popolo italiano non solo come una vittoria del governo ma venne salutata come una vittoria personale di Mussolini. Su tale argomento scrive De Felice:

«il 27 settembre, avendo la Grecia adempiuto alle richieste sottoposte, Corfù era sgomberata e l'incidente chiuso. Politicamente esso non aveva certo giovato né all'Italia né al buon nome di Mussolini all'estero; in particolare esso portò ad un raffreddamento delle relazioni italiane non solo con Atene ma con Londra e con Belgrado. Sul piano interno l'affare di Corfù fu però per Mussolini attivo. Non solo, infatti, ottenne su di esso la piena solidarietà dei partiti fiancheggiatori e

---

Nell'attesa che il Governo italiano formuli le sue richieste abbia garanzie e riparazioni e a titolo di rappresaglia l'Italia occupa militarmente l'isola di Corfù» e al n° 189 dove viene stilata una bozza provvisoria dell'ultimatum: «1) Scuse da parte della più alta autorità militare. 2) Messa funebre nella Chiesa Catt. a Atene, con intervento di tutti i membri del Governo. 3) Inchiesta da espletarsi in cinque giorni dall'arrivo del C. Perrone. 4) Punizione capitale per tutti i colpevoli. 5) Indennità di 50 milioni di lire da versarsi entro cinque giorni. 6) Onore alla bandiera italiana».

<sup>498</sup> USSM, Archivio di Base, Cartella 1672 *Ministero della Marina a Benito Mussolini*, Roma, 1° agosto 1923. Il documento sottolinea come malgrado la flotta greca non costituisca una grossa minaccia vi siano altre preoccupazioni da considerare più di natura politica. Al 3° punto possiamo leggere: «La presenza delle nostre navi dinanzi a Città Greche nel momento della dichiarazione di annessione del Dodecaneso potrà a noi essere utile o dannoso; utile se riuscirà ad intimidire ed a trattenere i greci dal compiere atti ostili all'Italia; dannosi se li provocherà. Giudice del miglior provvedimento potranno essere le nostre rappresentanze locali diplomatiche o politiche; poiché, ad esempio, quello che può convenire a Falerno (Atene) può non convenire a Salonicco». Il documento continua osservando che una volta avvenuta l'occupazione di Corfù la Grecia, *probabilmente anche sospinta da altre Potenze*, potrebbe opporsi all'occupazione costringendo le navi maggiori a dover lasciare i porti per sottrarsi all'insidia subacquea.

<sup>499</sup> Interessante è il resoconto conclusivo dell'atteggiamento inglese che fa l'addetto navale a Londra Capitano di Vascello Luigi Bianchi se pur inviato nei primi di ottobre: «Da quanto mi dissero in seguito persone autorevoli l'appoggio alla Grecia non solo è determinato da idee dell'Ammiragliato di avere una vassalla in Mediterraneo più che un alleata, ... ma anche da interessi dell'alta Banca Britannica che alla Grecia avrebbe avanzato capitali e supporto finanziario in genere ... In massima all'Ammiragliato, il delitto greco fu condannato, ma più che per il fatto in se stesso, per le conseguenze che esso portava e la forte e pronta nostra azione ha cagionato un senso di malessere e di disturbo ben appariscente». USSM, Archivio di Base, Cartella 1672 T. 137 RR. *Riservatissimo Addetto Navale a Londra all'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina*, Londra 4 ottobre 1923.

dei popolari, ma la sua conclusione *energica* e di *prestigio* fece ottima impressione sulla maggioranza dell'opinione pubblica, tanto più che la stampa fascista e fiancheggiatrice (e non solo essa) riuscì a metterne in rilievo gli aspetti positivi e a non far trapelare quelli negativi»<sup>500</sup>.

Se è pur vero che con la vicenda di Corfù i rapporti con la Grecia s'incrinarono notevolmente, i rapporti con l'Inghilterra rientrarono nella normalità da lì a breve, anzi migliorarono.

Quando il 10 ottobre 1923, Curzon si incontrò con Della Torretta, convenne con l'ambasciatore italiano che la questione di Corfù andava considerata come *acqua passata*<sup>501</sup>.

Con il cambio della guida del governo inglese i rapporti migliorarono notevolmente con l'Inghilterra. Il Primo ministro, Ramsay Mac Donald si dimostrò propenso a rafforzare la storica amicizia con il governo di Roma. Questa rafforzata disponibilità portò alla firma del trattato sul Giuba, nel giugno del 1924, dove detta regione veniva posta sotto la sovranità italiana. La questione di Giuba fu risolta a tutto vantaggio italiano, senza essere considerata come una sorta di contropartita per una parziale cessione del Dodecaneso.

Baldwin, tornato alla guida dell'Inghilterra, dopo il primo governo laburista della storia inglese, non confermò più Curzon agli esteri: «perché questi si era fatto nemici un po' ovunque in Europa, a parte Mussolini»<sup>502</sup>. L'Italia voleva estendere la propria influenza nel Mediterraneo e ciò fece sì che i rapporti con la Grecia ne risentirono enormemente. Comunque il Dodecaneso rappresentava una base ideale per sviluppare l'intento italiano, poiché con il suo possesso si poteva incrementare il commercio con la Crimea, con la Turchia ed il Medio Oriente. Ciò avrebbe accresciuto non solo la autorevolezza italiana in quell'area, ma anche incrementato notevolmente aliquote di commercio mercantile sottraendole ai greci e ai turchi.

La Francia, che ha avuto sempre un atteggiamento ostracistico nei confronti italiani, appoggiò il governo di Roma sulla vicenda di Corfù, ipotizzando anche la realizzazione di un blocco continentale italo-francese in funzione anti-inglese. Una lettura interessante del sentimento francese ci viene data dalla documentazione dell'addetto navale a Parigi inviata a Roma allo Stato Maggiore. Secondo questi rapporti, rimasti inediti per lo più, anche la Marina Nazionale giudicava legittimo l'atto italiano come riteneva *ridicolo* il rifiuto greco di applicare la pena capitale che, tra l'altro, faceva presagire, secondo l'ammiraglio Grasset, una possibile connivenza tra governo ellenico ed aggressori. Il Capo di Stato Maggiore della Marina francese non mancò di sottolineare come la stampa francese, ad

---

<sup>500</sup> De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., p. 562.

<sup>501</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., p. 69. Si vedano anche DDI, VII Serie, Vol. II, *Della Torretta Mussolini*, Londra 11 settembre 1923, doc. n° 428, 429 e 430.

<sup>502</sup> Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, cit., p. 71.

eccezione di quella di estrema sinistra, fosse a favore dell'Italia e che l'atteggiamento inglese fosse determinato dai forti interessi che Londra aveva in Grecia<sup>503</sup>.

Le posizioni del governo francese e di quello inglese sono ancora più chiare nel telegramma che Gabetti invia a Roma il 3 settembre. Infatti il documento inviato da Roma a Parigi, con il quale il governo italiano spiegava le vicende di Corfù, aveva suscitato *profonda impressione* presso il Ministero della Marina francese, smentendo così i tanti Circoli inglesi a Parigi ed a Londra i quali insistevano tenacemente presso ambienti governativi francesi per far biasimare l'azione italiana. Il documento continuava sottolineando come un *Alta Autorità del Ministero della Marina* francese aveva convenuto con l'addetto navale italiano il buon diritto del governo di Roma ad opporsi all'intervento della S.d.N. poiché:

«... non può ammettersi che [la Grecia] abbia veste per ricorrere alla Lega un Governo rivoluzionario che non est stato riconosciuto et il quale subito dopo inizio nostra azione ha sentito egli stesso necessità di legittimare sua posizione et ha indetto quindi elezioni per 28 ottobre stop Predetta autorità mi osservava che a informazione avuta, attuale Governo Atene dovrebbe continuare a mantenere sua intransigenza poiché altrimenti sarebbe certamente battuto alle elezioni»<sup>504</sup>.

È evidente l'intento di Londra di scardinare l'intesa creatasi tra Roma e Parigi spaventando i francesi e mostrandosi comunque, in qualche modo concilianti, con il governo italiano. Londra agiva adoperando sia il canale diplomatico tradizionale, sia utilizzando l'azione del personale navale a Parigi. Infatti l'*attaché naval* inglese a Parigi il 4 settembre tornò al Ministero della Marina francese. In quell'occasione il suo intervento fu caratterizzato dall'evidenziare il *gravissimo pericolo* che l'occupazione di Corfù arrecava all'equilibrio del Mediterraneo, una minaccia, quindi più grave per la Francia che non per l'Inghilterra. Gabetti osserva che l'intento di spaventare e d'influenzare

---

<sup>503</sup> AUSMM, Archivio di Base, cartella 1672, T. n° 33570, *Gabetti a Marina Stato Maggiore*, Parigi 1° settembre 1923. Nel T. n° 33955 del 2 settembre 1923 il Gabetti riporta: «Dai contatti avuti pomeriggio sabato con ambienti navali risultami che continua atteggiamento favorevole al buon diritto nostra azione et si nega che Inghilterra possa fondarsi su trattato 1864 ad intervenire nella questione Corfù quale potenza protettrice STOP Ha destato però molta impressione fatto che in occasione sbarco vi siano state vittime argomento questo che è molto sfruttato nella vivissima propaganda fatta da questa Ambasciata Inglese sia contro termini nostro ultimatum che contro azione Corfù STOP Addetto Navale Inglese fu ieri due volte al Ministero della Marina et in questa occasione può esserci favorevole il fatto che egli est persona poco grata a questo Stato Maggiore». Cfr, AUSMM, Archivio di Base, cartella 1672, T. n° 33955 *Gabetti Stato Maggiore Marina*, Parigi 2 settembre 1923.

<sup>504</sup> AUSMM, Archivio di Base, cartella 1672, doc. n° 105 T. n° 33955 *Gabetti Stato Maggiore Marina*, Parigi 3 settembre 1923.

l'ambiente navale, da parte inglese, era evidente *nella speranza essi possano far modificare per considerazione militare il favorevole atteggiamento di questo governo*<sup>505</sup>.

Va ricordato, comunque, che l'aiuto francese fu finalizzato più a non perdere l'appoggio italiano sulla questione della Ruhr che ad un'improvvisa e duratura simpatia di Parigi nel confronto di Roma. Infatti, questo improvviso afflato amicale francese sarebbe cessato immediatamente qualora il governo di Roma avesse cercato d'annettersi l'isola greca di Corfù.

La nuova energia profusa dall'Italia nella politica estera portò ad un altro grande risultato: un accordo con la Jugoslavia su Fiume.

«Salendo al potere Mussolini aveva cercato di affrettarne la soluzione; le trattative avviate con Belgrado erano però andate per le lunghe. Col settembre '23 Mussolini decise allora di bruciare le tappe, approfittando da un lato delle buone disposizioni personali di re Alessandro di giungere ad una soluzione e da un altro lato della favorevole situazione internazionale che spingeva la Francia – sul cui appoggio contava il governo jugoslavo – a consigliare a Belgrado un atteggiamento *moderato*, essendo essa impegnata nella Ruhr e non volendosi alienare le simpatie italiane. Le trattative ripresero così più spedite il 27 gennaio 1924 a Roma Mussolini e Pasić sottoscrissero un accordo in virtù del quale Fiume fu attribuita all'Italia, mentre alla Jugoslavia andò buona parte del contado e Porto Baross (oltre il bacino Thaon de Revel in affitto). Contemporaneamente Italia e Jugoslavia stipularono un trattato quinquennale d'amicizia. La soluzione dalla ormai annosa questione fiumana era – come si è detto – già nelle cose. Essa fu ciò nonostante accolta in Italia con giubilo e non fu difficile al fascismo farla passare come una propria grande vittoria diplomatica»<sup>506</sup>.

È molto probabile che l'accordo tra Roma e Belgrado fosse già in via di risoluzione, ma è indubbio che il nuovo atteggiamento aggressivo adottato dall'Italia nella sua politica estera abbia indotto Belgrado a rimuovere un sicuro *casus belli* con il vicino, in considerazione anche del disinteresse francese<sup>507</sup>.

La vicenda di Corfù va letta in chiave di potere marittimo. Essa costituisce, infatti, il primo tentativo italiano di condurre una *gunboat diplomacy*, tentativo pienamente riuscito fino alla comparsa della Royal Navy. Paventato la possibilità di uno scontro con la Gran Bretagna<sup>508</sup> la Marina italiana corse ai ripari aiutata da esponenti di spicco del ministero degli Esteri.

Il connubio Thaon de Revel e Mussolini sin dal loro insediamento fece presagire una politica estera più determinata che però avrebbe richiesto maggiori stanziamenti, forze navali maggiori e più competitive.

<sup>505</sup> AUSMM, Archivio di Base, cartella 1672, doc. n° 111 T. n° 34665 *Gabetti Stato Maggiore Marina*, Parigi 4 settembre 1923.

<sup>506</sup> De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., p. 563.

<sup>507</sup> Nassigh R., *La Marina Italiana*, cit., p. 192.

<sup>508</sup> Rocca M., *Come il Fascismo divenne una dittatura*, Milano, Edizione Librarie Italiane, 1952, p. 11.

È difficile non condividere le osservazioni dell'ammiraglio Pier Paolo Ramoino quando scrive:

«Il divario tra le velleità di questa politica estera e le reali consistenze militari e navali italiane si dimostrò in pieno nella così detta crisi di Corfù. L'operazione di gunboat diplomacy condotta dall'Italia nei confronti della Grecia per avere soddisfazione della tragica fine della missione del generale Tellini ai confini albanesi, fu condotta certamente bene dal punto di vista operativo, con una concentrazione di forze più che sufficienti per impedire qualsiasi reazione dell'avversario principale, ma dimostrò che la super potenza navale del tempo, la Gran Bretagna, non accettava nessun cambiamento dello *status quo* e la nostra occupazione dell'isola di Corfù durò poco più di un mese. La sola larvata minaccia di un possibile intervento britannico fece sì che Revel su richiesta del Capo del Governo su quanto la nostra Marina avrebbe potuto tener testa a quella inglese dicesse molto saggiamente: *non più di quarantotto ore*. Possiamo concludere che se il Trattato di Washington ci aveva in un certo senso promosso a *Grande Marina*, la consistenza del nostro strumento navale e la situazione internazionale non ci permettevano ancora una politica da grande potenza»<sup>509</sup>.

La Regia Marina fu da subito impiegata da Mussolini per affermare, soprattutto nel Mediterraneo, la politica di potenza italiana. Un caso di un certo interesse è quello del cacciatorpediniere *Audace* inviato nel 1923 in missione a Tangeri.

Tangeri era una città a *Statuto Speciale* dove il Trattato franco-spagnolo del 1912 stabiliva le zone d'influenza spagnola e francese. La città oltre parte dell'entroterra che rientrava nel particolare "*Statuto*" era abitata da berberi, spagnoli ed ebrei<sup>510</sup>.

Con un accordo franco-inglese del 1904 la Gran Bretagna, di fatto, impediva a Francia e Spagna di costruire fortificazioni navali e militari lungo tutto il tratto della costa di Tangeri, mentre riconosceva a dette nazioni il diritto di accordarsi per la determinazione delle proprie zone d'influenza in Marocco. Già dalla fine del primo conflitto mondiale le tre nazioni non riuscirono a trovare un'intesa; la Francia cercava di far rientrare la città in seno al protettorato francese, la Spagna aumentava considerevolmente la pressione demografica e la Gran Bretagna cercava d'impedire che la città cadesse sotto il controllo di una delle due nazioni<sup>511</sup>. In questa situazione di stallo l'Italia più volte, anche durante i governi Facta e Bonomi, chiese d'intervenire nelle trattative. Naturalmente anche il governo Mussolini si adoperò attivamente nella speranza di poter giocare un ruolo nella città marocchina.

---

<sup>509</sup> Ramoino P.P., *La Regia Marina tra le due guerre Mondiali*, in «*Rivista Marittima*» Roma, sup. settembre 2011 pp. 30-31.

<sup>510</sup> Su Tangeri si legga l'ancora attuale: Castellani V. M., *La questione di Tangeri*, Roma, A.R.E., 1926.

<sup>511</sup> Il possesso di Tangeri da parte di una potenza straniera avrebbe costituito un grande pericolo per Gibilterra.



L'impossibilità di trovare un accordo tra le tre nazioni convinse i rispettivi governi a convocare una Commissione di esperti che potesse dipanare le controversie esistenti per poi dar vita ad una speciale Commissione incaricata di redigere uno *Statuto* per la città di Tangeri.

Mussolini nella speranza di poter inserire la presenza italiana in quella città chiese agli ambasciatori italiani a Madrid, Londra e Parigi di sondare il terreno per una eventuale partecipazione italiana alla Commissione di esperti. Il responso fu naturalmente negativo, infatti tutti i diplomatici interpellati scongiurarono al capo del governo una richiesta ufficiale in tal senso.

Il pretesto per un intervento si palesò il 24 luglio del 1923 quando, scoppiata una rissa tra italiani in un caffè, i soldati spagnoli malmenarono le guardie consolari italiane intervenute per sedare la rissa, arrestandole e percuotendole lungo tutta la strada che conduceva al posto di guardia.

Il diplomatico italiano in loco, Brambilla, dopo aver protestato con le autorità suggerì a Mussolini d'inviare a Tangeri una dozzina di carabinieri per ristabilire il prestigio italiano, facendo in modo che al momento della ripresa delle trattative per lo Statuto vi fosse una nave da guerra italiana nella rada di Tangeri<sup>512</sup>. Mussolini pregò il ministro Revel di destinare a tale scopo un cacciatorpediniere per il trasporto dei 12 carabinieri e di un maresciallo. Nonostante la Regia Marina fosse in piena mobilitazione per la dimostrazione di forza organizzata in acque greche per la prevista dichiarazione d'annessione del Dodecaneso, Revel ordinò all'ammiraglio Simonetti di approntare il cacciatorpediniere *Audace* per la missione in assoluta riservatezza. Solo il comandante, Grenet, doveva conoscere la natura e lo scopo dei passeggeri. La partenza dell'*Audace* avvenne il 23 agosto mentre il suo arrivo fu previsto per il 27 dello stesso mese. Nel frattempo Mussolini aveva dato ordine agli ambasciatori a Londra, Madrid e Parigi di dare notizia della missione del cacciatorpediniere ai rispettivi governi non prima del 27 agosto, per metterli di fronte al fatto compiuto. Ma purtroppo l'*Audace* ritardò l'arrivo di ben 3 giorni ancorandosi al molo di Tangeri il 30 agosto. Perso il carattere di segretezza e per le ormai note vicende di Corfù il comandante Grenet, fatti sbarcare i reali carabinieri e rifornitosi di carburante riprese il mare in direzione Taranto.

L'importanza della vicenda di Tangeri non è da considerarsi dal punto di vista diplomatico, anche perché segnò un nulla di fatto ma va inquadrata in una visione di politica di potenza navale:

«... al di là dell'esito, la *missione* in oggetto, per i suoi aspetti politici, per i vantaggi che il Governo si riprometteva di trattare, riveste un'importanza tutta particolare come esemplificazione non solo dell'attivismo imposto dal Regime alla politica estera, ma anche e soprattutto del recupero della nostra Marina quale strumento di politica di potenza»<sup>513</sup>.

---

<sup>512</sup> Per tutto ciò che riguarda la vicenda dell'*Audace* si legga l'articolo di Pizzigallo M., *Il ruolo della Regia Marina nella Politica Estera*, in «Rivista Marittima» dicembre 1975 pp. 32-40.

<sup>513</sup> *Ibidem*, p. 40.

La quiete sopraggiunta dopo le vicende di Corfù fu messa in discussione dalle visite tra i Reali di Spagna ed i Reali d'Italia, che si tennero nel novembre del 1923 e nel giugno del 1924 a Roma e a Madrid. Queste visite, dovute a ragioni dinstico-parentali più che a questioni politiche, accesero grandi timori a Londra e a Parigi. I timori per i governi sulla Senna e sul Tamigi erano che tra le due nazioni vi fosse la volontà di stipulare una convenzione navale italo-spagnola. Una tale convenzione avrebbe potuto consentire una linea di basi navali (costituite da: coste spagnole meridionali, Baleari, Sardegna e Sicilia) che di fatto isolava Malta e Suez da Gibilterra, tagliando le linee di comunicazione tra la Francia e le sue colonie in Africa settentrionale.

La Francia dopo aver accelerato alcune costruzioni navali avviò trattative segrete con la Gran Bretagna, la quale fece intraprendere a molte navi dell'*Home Fleet* una serie di visite nei porti spagnoli che ebbero molto successo<sup>514</sup>.

L'Ufficio Informazione dello Stato Maggiore della Marina era consapevole che la Gran Bretagna avrebbe incrementato la quantità delle forze navali costituenti la *Mediterranean Fleet*, riattribuendole le unità navali sottratte allo scoppio della Grande Guerra, per fronteggiare la poderosa flotta germanica. Il promemoria inviato dall'Ufficio Informazioni sottolineava come le nostre corazzate fossero decisamente inferiori a quelle inglesi. Infatti in quelle appartenenti alle classi *Queen Elizabeth* e *Revenge*<sup>515</sup> erano già state approntate modifiche per migliorare lo scafo contro l'offesa silurante e rinforzati i ponti contro l'offesa aerea. Ma già al varo queste due classi di navi da battaglia erano ben superiori alle dreadnoughts italiane per stazza armamento e protezione. Infatti il promemoria dell'intelligence italiana conteneva la considerazione che la *Mediterranean Fleet* poteva contare sull'appoggio della Squadra degli incrociatori da battaglia *Hood*, *Repulse* e *Renown* che da soli erano sufficienti a sovrastare le «nostre 5 dreadnoughts»<sup>516</sup>.

Come vedremo in maniera più compiuta in seguito, questo divario tra le nostre dreadnoughts e le corazzate inglesi non si colmò neanche dopo i lavori di rimodernamento di cui furono fatte oggetto negli anni trenta. Emblematico è ciò che scrive Cernuschi analizzando lo scontro tra artiglierie navali italiane e quelle inglesi nella battaglia di Punta Stilo:

«Il vantaggio italiano si sarebbe esaurito in pochi minuti esponendo ... le *Cavour* con la loro protezione massima di galleggiamento di 250 mm, al tiro dei 381 delle due navi inglesi ... mentre, per contro, i 320 (Italiani n.d.a.) erano incapaci, a qualsiasi portata di attraversare i 330 mm della cintura

---

<sup>514</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., pp.175-176.

<sup>515</sup> Le corazzate inglesi classe *Queen Elizabeth* entrarono in servizio dal 1914 al 1916, tutte armate con 4 torri da 381/42 per un dislocamento a pieno carico di circa 33.000 tonnellate standard; la classe *Revenge* presentava le stesse caratteristiche d'offesa avendo anche essa quattro torri binate da 381/42 ma con stazza a pieno carico di poco inferiore, ossia 31.200 tonnellate. Anche queste navi da battaglia entrarono tutte in servizio tra il 1916 ed il 1917. Si veda Brescia M., *Le navi da battaglia britanniche della Grande Guerra*, in «Storia Militare» Albertelli Edizioni Speciali n°114, Marzo, 2003 pp. 39-48.

<sup>516</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit., p. 176.

corazzata della *Queen Elizabeth*. L'unica soluzione tattica era, di conseguenza, quella di mantenere la distanza grazie alla maggiore velocità delle navi da battaglia italiane rispetto a quelle inglesi, confidando sia nel vantaggio della luce, ... sia nella notizia, peraltro rilevata sin dalla prima salva del *Warspite*, ... in base alla quale i 381 mm delle unità inglesi avevano una gittata inferiore ai cannoni delle *Cavour* ammodernate ... è evidente che ... la stessa possibilità di recare un qualsiasi, grave danno a quella nave inglese era legata a un mero caso fortunato»<sup>517</sup>.

Il rimodernamento nella metà degli anni trenta delle corazzate italiane classe *Cavour* e *Duilio* sarà motivo di grandi dibattiti e di discussioni, che tutt'oggi continuano ad infiammare le pagine delle riviste specialistiche di storia navale. In realtà la risposta italiana alle corazzate inglesi della classe *Queen Elizabeth* sarebbe dovuta essere la classe *Caracciolo*. Progettate dal generale del genio navale Edgardo Ferrati, nel loro progetto finale del 1914 prevedevano un dislocamento di 31.000 tonnellate e con armamento costituito da: 4 torri binarie da 381/40 mm; 12 pezzi da 152/45 mm in impianti singoli; venti cannoni da 102/45 e svariate mitragliere da 40/39. Chiudeva la dotazione offensiva la sistemazione di ben 8 tubi lancia siluri da 450mm. la velocità prevista era di 28 nodi con autonomia di 8000 mg a 10 nodi.

Ma di 4 navi previste (*Caracciolo*, *Colombo*, *Colonna* e *Morosini*) come visto, fu finito solo lo scafo della *Caracciolo*<sup>518</sup>. Per ciò che riguarda il *Caracciolo* il suo impiego e la sua storia demandiamo il discorso più in là. È però a questo punto doveroso ricordare che se degli scafi delle *Super-Dreadnoughts* italiane si terminò solo quella del comandante napoletano, visto che stava in un stato avanzato, i pezzi d'artiglieria erano già quasi tutti terminati all'atto della sospensione dei lavori. Le ditte interessate a questo lavoro furono l'Amstrong di Pozzuoli, la Wickers di La Spezia e la Schneider-Ansaldo di Genova.

Questi pezzi di artiglieria navale erano lunghi 15 metri per un peso di 62 tonnellate con gittata massima di 30.000 metri per colpi da 884 Kg. La produzione venne sospesa nel 1916 per consentire la costruzione di naviglio sottile e di scorta di cui la Regia Marina era poco provvista. All'epoca della sospensione dei 44 cannoni previsti per le 4 corazzate (8 pezzi più tre di riserva a nave n.d.a.) ne vennero completati 23 che ebbero diverse destinazioni, tra cui si ricorda: la cessione di 7 pezzi al Regio Esercito; 2 per la Batteria *Benedetto Brin*, 2 per la Batteria *Fratelli Bandiera*, 1 per il Monitore

---

<sup>517</sup> Cernuschi E., *Punta Stilo, nuovi elementi*, in «Storia Militare» Albertelli Edizioni Speciali n°172 gennaio 2008 pp. 48-59.

<sup>518</sup> Si veda Ramoino P.P., *La Regia Marina tra le due guerre*, in «Rivista Marittima» sup. settembre 2011 pp. 50-51. Si legga anche di Cernuschi E., *Una portaerei mancata la Francesco Caracciolo*, in «Rivista Marittima» Maggio 1991 pp. 96-97.

*Montesano*, 1 per il *Monitore Sabotino*. Uno molto probabilmente fu trasformato nel famigerato *cannonissimo* che avrebbe dovuto battere Malta dalla Sicilia<sup>519</sup>.

L'elemento da evidenziare, per altro assurdo, è che i maggiori calibri della marina erano locati su installazioni terrestri e su pontoni e non su navi. La Regia Marina dovrà aspettare l'entrata in servizio delle corazzate classe *Vittorio Veneto* per poter contare su delle artiglierie analoghe.

La Regia Marina aveva, quindi, tutte le ragioni del caso per preoccuparsi di queste nuove iniziative intraprese dalla Royal Navy nel Mediterraneo. Infatti non era possibile fare tra le due marine alcun confronto ne quantitativo, ne qualitativo. Le preoccupazioni dei vertici della marina italiana risiedevano anche nell'atteggiamento un po' troppo irruento del capo del governo in politica estera, troppo legato alla facile lettura giornalistica dell'avvenimento politico. Questa sua tendenza, se pur tesa a garantire un posto di assoluto rilievo internazionale all'azione politica italiana, poteva portare a lacerazioni o ad addirittura conflitti con la Gran Bretagna.

Così per evitare attriti con la Royal Navy, Revel pregò Bernotti di rielaborare il documento preparato per la crisi di Corfù sviluppando l'ipotesi di uno scontro con l'Inghilterra. Nel documento, Bernotti fissava con molta lucidità le esigue possibilità della flotta italiana evitando lo scontro diretto con la flotta inglese per condurre una guerra di protezione dei traffici marini e delle coste ma sempre con esito negativo. *Protezione ai convogli*, già nel 1924 alcuni dei più autorevoli componenti della Regia Marina avevano l'idee molto ben chiare su come si sarebbe dovuta svolgere, qualora fosse stato impossibile evitarla, una guerra navale contro la Gran Bretagna. Ma questa è la marina di Ducci, Revel, Bernotti persone poco inclini al compromesso e di certo per costoro la preoccupazione della propria carriera non costituì mai un elemento che li sottrasse al proprio dovere. Ma la realtà delle cose sarà un'altra. Con l'avvento di Cavagnari ai massimi vertici della Regia Marina, l'Italia costruirà la flotta per condurre una guerra di contrasto di superficie e quando si renderà conto dell'impossibilità di condurre tale guerra contro un nemico troppo più forte di lei, la Regia Marina si dovrà barcamenare per condurre quella guerra di protezione ai traffici che Bernotti aveva *profetizzato* 16 anni prima e per cui non era né organizzata né pronta.

---

<sup>519</sup> Rastelli A., *Storia di ventitré cannoni*, in «Storia Militare» Albertelli Edizioni Speciali n° 146 anno XIII novembre 2005 pp. 24-35. Simpatico è l'aneddoto che riporta Bernotti nelle sue memorie quando ebbe ad accompagnare in qualità di comandante della piazza marittima di La Spezia il capo del governo Mussolini: «mentre passavamo davanti all'isola di Palmaria il Duce mi chiese quali stabilimenti esistevano nell'isola e che cosa facessero. Risposi che nel seno della Castagna la commissione permanente per esperimenti aveva il balipedio, in cui si preparavano le prove di tiro col *Cannonissimo*. A questa notizia Mussolini di scatto mi disse: "Allora prenderemo Malta!". Invece di rispondere con un entusiastico e incondizionato assenso, mi venne spontaneo rispondere con un generico "Già, già! ...". Queste mie parole produssero un repentino cambiamento nell'umore del Duce, che divenne taciturno» in Bernotti R., *Cinquant'anni*, cit., pp. 230-231.

## 2. LA CONFERENZA DI ROMA 1924

I rapporti con Londra, comunque, furono sempre buoni, salvo qualche piccolo screzio.

Come già evidenziato, il governo e la marina erano fortemente impegnati nel far sì che non vi fossero mutamenti nel Mediterraneo ad eccezione di quelli che potessero garantire un miglioramento della posizione italiana. Già nel gennaio del 22 da Washington, a conferenza non ancora conclusa, il nostro rappresentante navale ammiraglio Alfredo Acton inviò un telegramma al Ministero della Marina in cui auspicava che le limitazioni del Trattato navale in corso venissero estese in un secondo momento a tutte le nazioni facenti parte della Società delle Nazioni e a quelle non firmatarie specificatamente Russia e Germania<sup>520</sup>.

Dalla *Relazione Conclusiva* della Conferenza di Roma, redatta dal capo missione italiano, trapelano i rischi e le perplessità, non solo del governo italiano, ma anche delle altre potenze firmatarie, per un sicuro prosieguo delle trattative sul disarmo navale. Infatti la relazione ricorda come il successo della conferenza di Washington fu determinato dal fatto che le 5 potenze accettarono tre fondamentali criteri: 1- Vacanza Navale per le navi di linea; 2- Riduzione della flotta, mediante radiazione delle dreadnoughts e pre-dreadnoughts; 3- *Status quo*. Veniva anche espressamente proibito alle potenze firmatarie di modificare naviglio mercantile per scopi bellici salvo talune eccezioni. Da qui la *Necessità di Estendere gli Accordi* poiché il trattato di Washington impegnava solo le potenze firmatarie alla riduzione dei propri armamenti navali, lasciando così alle *marine minori* la possibilità di ingrandire a proprio piacimento la flotta: «turbando l'esistente equilibrio militare marittimo e quanto meno mettere tale equilibrio in pericolo costruendo navi oltre le limitazioni di dislocamento ed armamento accettato dalle Potenze Contraenti»<sup>521</sup>.

Dello stesso parere fu il membro inglese della Commissione Tecnica Mista (C.T.A.) l'ammiraglio Segrave il quale si fece approvare, in seno alla III Sessione della Commissione Temporanea Mista (Parigi febbraio 1922), una risoluzione che proponeva l'allargamento delle limitazioni di Washington a tutti gli stati membri della Società.

---

<sup>520</sup> Nella Relazione conclusiva redatta da Acton viene riportato uno scampolo del telegramma a cui lo stesso ammiraglio faceva riferimento: «... d'altra parte essendo primaria importanza evitare ingrandimento Marine Potenze non firmatarie durante "vacanza navale", sembrerebbe desiderabile, dopo concluso accordo qui in America, sollevare questione presso Società delle Nazioni invitando tutti i membri della stessa dare formale adesione "vacanza navale" et accettazione limitazione dislocamento et calibro vari tipi di navi. Analogo impegno da richiedere, suo tempo Germania et Russia per ammissione Società conformemente articolo 1° Patto ...» AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168 *Conferenza Navale di Roma. Relazione della Conferenza dell'Ammiraglio Acton*, Roma 27 febbraio 1924. P. 3.

<sup>521</sup> *Ibidem*.

Alla sottocommissione navale della Commissione Permanente Consultiva fu presentato il progetto italiano (Saluzzo 5 luglio 1922) oltre a quello francese ed inglese, ma tutti facenti riferimento al Trattato di Washington. La proposta italiana prevedeva:

«Tutti gli Stati membri della S.d.N.; eccezion fatta per le principali Potenze già legate dal Trattato Washington e per gli ex-Stati belligeranti i cui armamenti navali sono già fissati dai trattati di pace:

- a) Possono conservare tutte le navi di linea che posseggono (costruite o in costruzione) alla data del 12 novembre 1921 (data stabilita dal Trattato di Washington);
- b) Prendono impegno, fino alla fine del 1930, di non acquistare o costruire nel loro territorio per conto proprio o di altro Stato, alcuna nave da guerra di dislocamento standard superiore a 10.000 tons oppure armata con cannoni di calibro superiore a 8 pollici (203 mm.);
- c) Si obbligano altresì a non vendere o cedere ad altra Potenza alcuna delle loro navi da guerra;
- d) In caso di perdita o distruzione accidentale di una nave di linea, possono sostituirla, a condizione che la nuova nave non superi per più di 3000 tons il dislocamento della nave perduta e che non sia armata con cannoni di calibro superiori a 16 pollici (406 mm.);
- e) L'accordo dovrà restare in vigore fino al 31 dicembre 1930. Due anni prima di questa data, il Consiglio S.d.N. convocherà una conferenza delle Potenze firmatarie per addivenire a un nuovo accordo in sostituzione di quello che scadrà »<sup>522</sup>.

Il progetto italiano voleva mantenere inalterata la composizione della marine minori fino al 1930, anno in cui si sarebbe ridiscussa una nuova conferenza navale, per mantenere immutati i già precari equilibri nel Mediterraneo. Posizione questa condivisa, comunque, dagli altri paesi firmatari del Trattato di Washington anch'essi desiderosi al mantenimento dello *statu quo*. Questa linea incontrò non poche resistenze da parte del Brasile e della Spagna desiderose di ampliare, almeno nelle loro dichiarazioni, la propria forza navale. Esse si appellarono più volte al principio della *sicurezza nazionale* previsto dal Trattato di Washington dall'art. 21 e a quello della *situazione geografica e delle condizioni speciali di ogni Stato* previsto dall'art. 8 dello Statuto Societario.

Naturalmente la distanza tra chi desiderava mantenere lo *status quo*, così faticosamente raggiunto sulle rive del Potomac, e chi desiderava autonomamente condurre una propria politica di potenza non era facilmente colmabile. Il punto di stallo fu superato quando i rappresentanti delle potenze firmatarie del trattato di Washington (Francia, Italia, Gran Bretagna e Giappone) decisero di

---

<sup>522</sup> Bernardi G., *Il Disarmo Navale tra le due Guerre Mondiali 1919-1939*, cit., pp. 146-147.

presentare un progetto comune realizzato dalla fusione dei tre progetti presentati<sup>523</sup>. La sottocommissione approvò il 26 luglio del 1922 quest'ultimo documento se pur non ad unanimità<sup>524</sup>. In pratica questa *Progetto di Convenzione* prevedeva il mantenimento dello *statu quo* e la *vacanza navale*, con le limitazioni tecniche costruttive previste dal trattato americano, senza però costringere le marine delle potenze minori a dar vita a quei progetti di radiazioni che a Washington avevano portato alla demolizione per un totale di 1.311.843 tonnellate di naviglio di linea.

La III Assemblea della Società delle Nazioni il 27 settembre del 1922 approvò una risoluzione con la quale si delineava la necessità di convocare una conferenza internazionale per estendere tali limitazioni a tutti gli Stati. L'estensione doveva quindi riferirsi anche alla Turchia e alla Russia. Per quest'ultima, secondo l'ammiraglio Acton, non si poteva applicare tale particolare protocollo poiché essa, non appartenendo neanche alla S.d.N., non era giuridicamente vincolata «da alcun impegno neppure da quello, assai vago, di ridurre gli armamenti al minimo compatibile con le esigenze della sicurezza nazionale». In più, tale potenza sarebbe stata sempre più forte di qualsiasi paese ad essa confinante creando così possibili disequilibri all'interno delle future discussioni. Non ultima osservazione è che il Protocollo Ginevrino e le sue relative disposizioni era stato studiato per piccole potenze navali alle quali si poteva fare un trattamento di favore *nel senso di non richiedere loro alcuna riduzione delle forze che attualmente posseggono*<sup>525</sup>. Il caso quindi non era assolutamente applicabile alla Russia. Queste tematiche l'ammiraglio le portò a conoscenza della delegazione politica a Ginevra<sup>526</sup>, ma: «questa tesi non venne sostenuta dai nostri Delegati».

A tal riguardo, Acton ricordò il documento inviato dal ministro Revel al ministro degli Esteri in data 28 Marzo 1923 dal titolo: *“Conferenza Internazionale per la limitazione degli armamenti navali delle Piccole Potenze”* nel quale il Duca del Mare ricordava che tra le cinque potenze firmatarie l'Italia, a causa della sua posizione geografica e della sua deficienza di combustibile e di materie prime, era la più interessata a che i principi sanciti dalla conferenza di Washington fossero estesi a tutte le potenze marittime. Per ciò si riteneva improprio invitare alla conferenza la Russia, la Germania e la Turchia, prima che queste tre nazioni avessero presentato richiesta di entrare nella Società delle Nazioni, poiché in base all'art. I, comma 2, la loro ammissione sarebbe stata subordinata «all'accettazione della riduzione o limitazione dei loro armamenti nella misura in che crederà stabilire la Società stessa

---

<sup>523</sup> I tre progetti in questione avevano i nomi dei loro presentatori ossia Sagrave, Réquin e Salluzzo. In pratica i tre progetti differivano di poco l'uno dall'altro e fu quindi abbastanza semplice fonderli insieme.

<sup>524</sup> La proposta passò con cinque voti a favore (Francia, Italia, Giappone, Gran Bretagna e Spagna) ed un astenuto il Brasile. Cfr., Bernardi G., *Il Disarmo Navale tra le due Guerre*, p. 147.

<sup>525</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168 *Conferenza Navale di Roma. Relazione della Conferenza dell'Ammiraglio Acton*, Roma 27 febbraio 1924. P. 5.

<sup>526</sup> *Promemoria 7 settembre 1922 presentato alla Delegazione Italiana all'Assemblea della Società delle Nazioni e Progetto di dichiarazione da farsi alla III Commissione dell'Assemblea in data 12 dello stesso mese.*

mentre noi oggi non abbiamo alcuno corrispettivo da offrire agli Stati suddetti per le rinunce che chiederemmo loro»<sup>527</sup>.

Il documento del ministro Revel continuava sottolineando come fosse desiderabile che la Russia accedesse direttamente al Trattato di Washington accentando così il limite non superiore alle 175.000 tonnellate già assegnato all'Italia e alla Francia. Tale fattore assumeva un'importanza vitale anche in vista dell'apertura dei Dardanelli con la quale si consentiva la libera circolazione della flotta russa dal Mar Nero al Mediterraneo con il rischio che, con una ripresa del movimento panslavo, l'Italia si sarebbe trovata di fronte ad «una forza navale russa nelle sicure basi di Cattaro e di Sabenico»<sup>528</sup>.

Già il 14 dicembre 1922 il ministro della Marina aveva inviato due telegrammi riguardanti il problema della smilitarizzazione degli Stretti al delegato navale italiano a Losanna ammiraglio Chelotti e per conoscenza al ministero degli Affari Esteri. Nel telegramma n°47871, siglato riservatissimo, Revel raccomandava che qualora nella convenzione degli stretti fosse concesso il passaggio delle navi da guerra questo fosse almeno «limitato a 3 per Nazione delle quali non più di una di tonnellaggio superiore a diecimila stop Ciò dovrebbe valere sia per l'entrata in Mar Nero delle navi delle Potenze contraenti sia per l'uscita in Mediterraneo delle navi Russe»<sup>529</sup>. Il problema della massiccia presenza della flotta russa nel Mar Nero veniva affrontato nel telegramma, anch'esso siglato riservatissimo, n° 47931, dove Revel poneva l'attenzione sul fatto che il problema libertà degli stretti era «intimamente legato con adesione Russia accordi di Washington per limitazione armamenti navali»<sup>530</sup>. Solo così l'Italia poteva cercar di mantenere inalterati i già faticosissimi equilibri mediterranei. Perciò non sorprende con quanta attenzione il ministero della Marina abbia vigilato sugli accordi di Losanna. Dai rapporti dell'addetto navale italiano a Parigi emergono alcuni elementi quasi misconosciuti alla visione tradizionale della storia. Infatti ci consentono di avere una più chiara visione sia della posizione inglese che di quella francese. Bisogna poi sottolineare come anche nella vicina transalpina vi fossero delle divergenze di vedute tra commissione tecnica e delegazione politica. In uno di questi il Capitano di Fregata Gabetti riporta una lunga ed esaustiva conversazione con l'ammiraglio Lacaze di ritorno da Losanna il 20 febbraio 1923. In quella circostanza, l'eminente uomo di mare francese si mostrò molto amareggiato per come si erano svolte le trattative. Infatti egli era dell'avviso che il momentaneo fallimento del trattato lo si doveva a molteplici motivi, ma che l'origine principale

---

<sup>527</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168 *Conferenza Navale di Roma. Relazione della Conferenza dell'Ammiraglio Acton*, Roma 27 febbraio 1924, p. 6.

<sup>528</sup> *Ibidem*.

<sup>529</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168, Telegramma n°47871, Riservatissimo, *Revel Ministero affari Esteri*, Roma 24 dicembre.

<sup>530</sup> «Per tale accordo Potenze contraenti accettarono diminuzione tonnellaggio navi maggiori circa cinquanta per cento totale posseduto fine guerra stop Tal modo sue forze navali tutti mari varrebbero complessivamente circa 175 mila tonnellate equivalenti forze assegnata singolarmente Francia et Italia», *Ibidem*.



andava ricercata nella mancata costituzione di un fronte unico tra delegazione francese e quella italiana il quale sarebbe stato un freno indispensabile *alla tenace volontà di Lord Curzon*. «La delegazione Francese, in specie, era ossessionata dall'idea di non fare cosa che potesse scontentare gravemente il Governo Britannico e finì quindi col cedere anche in questioni di capitale importanza per la Francia»<sup>531</sup>. È bene ricordare che tale conversazione ebbe luogo al termine della prima parte della conferenza di Losanna che fu interrotta bruscamente per diversità di vedute il 4 febbraio 1923 quando lord Curzon decise di chiudere i lavori e rientrare a Londra. In questa prima fase furono invitati i tecnici navali per analizzare la questione degli Stretti ed altri aspetti militari di minor importanza. Il resoconto dell'ammiraglio francese proseguiva dettagliatamente analizzando l'incapacità del delegato politico, Barrère<sup>532</sup>, al quale era legato da intima e duratura amicizia, di leggere politicamente ciò che stava accadendo in quelle sedute. Infatti egli:

«ha valutato in modo assolutamente erroneo e non fu possibile fargli cambiare strada. Convinto che gli inglesi avrebbero visto di cattivo occhio qualunque accordo economico tra Francia e Italia nei riguardi della Turchia sia Europea che Asiatica. Egli ha fatto il possibile per impedire che fra la nostra Ambasciata a Parigi ed il Governo Francese si concretasse qualcosa in tal senso»<sup>533</sup>.

Questa situazione era divenuta ancor più deleteria in quanto la delegazione turca si rese ben presto conto delle distanze tra le delegazioni latine approfittandone abilmente. In più la cosa fu sfruttata anche dalla delegazione britannica (*se non da Lord Curzon in persona*) la quale fece comprendere che una volta superati i dissidi iniziali tra Londra e Angora, la delegazione turca avrebbe potuto anche non preoccuparsi *di quanto pensassero Roma e Parigi*<sup>534</sup>. Ciò aveva fatto perdere buona parte del prestigio che Italia e Francia avevano agli occhi del governo turco. Indubbiamente questa era stata una grande vittoria Inglese. L'ammiraglio francese si lamentava anche del trattamento riservato alla delegazione Russa da parte inglese. È bene ricordare che la delegazione di Mosca era stata chiamata ad intervenire alla conferenza di Losanna in qualità di semplice spettatrice.

«Lord Curzon fu con essa, in pubblico ed in privato, oltremodo altero e sprezzante e non permise che né direttamente né indirettamente, prendesse parte attiva ai lavori. La delegazione Italiana non approvava una simile linea di condotta, ma quella francese non seppe e non volle seguirla ispirandosi, in questo, alle direttive del suo Governo»<sup>535</sup>.

---

<sup>531</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, *Riservatissimo protocollo n°2 Conferenza di Losanna, Addetto Navale Parigi al Capo di Stato Maggiore della Marina, Parigi 20 febbraio 1923*, p.1.

<sup>532</sup> *Ivi*, p. 2.

<sup>533</sup> *Ibidem*.

<sup>534</sup> *Ibidem*.

<sup>535</sup> *Ibidem*.

Agendo in questo modo l'unico risultato ottenuto fu che i russi, infastiditi dall'atteggiamento britannico, tentarono di mantenere i turchi intransigenti nelle loro richieste. Un diverso modo di operare avrebbe, secondo l'ammiraglio francese, potuto creare quelle condizioni per le quali anche la delegazione russa avrebbe potuto portare il proprio contributo al fine di giungere ad un accordo. Un fatto assolutamente deleterio anche perché:

«Conversando sin dai primi giorni con l'ammiraglio Bereynes, esperto navale russo che conosco da molti anni, e che è un bolscevico per forza maggiore, ebbi sicura visione dello spirito in fondo conciliativo della delegazione Russa, dell'importanza che essa annetteva al poter sedere in una Conferenza come quella di Losanna e ad apporre la sua firma in calce ad un trattato di pace insieme alle potenze dell'Intesa, il che avrebbe costituito per il Governo di Mosca un passo verso il riconoscimento *de jure*»<sup>536</sup>.

Quindi anche per la Francia, oltre che per l'Italia, sarebbe stato opportuno riaprire canali diplomatici e commerciali stabili con la Russia. I rapporti tra il governo fascista e la rappresentanza sovietica in Italia non erano incominciati sotto i migliori auspici anche a causa della irruzione di una squadra fascista nella sede della delegazione sovietica a Roma pochi giorni dopo la *marcia su Roma*<sup>537</sup>.

Per il governo massimalista si prospettava la possibilità che il fascismo, ora considerato come una forza antislava, e Mussolini, facessero assumere una deriva antibolscevica ed ideologica alla politica estera italiana. Da qui l'ipotesi formulata da Mosca di una grande manifestazione internazionale contro il fascismo con il conseguente ritiro della delegazione russa da Roma. Tutto ciò non avvenne, anzi in un certo senso, fu l'occasione per un franco chiarimento tra il governo di Mosca e quello di Roma. Il 7 novembre, Vorovskij fu ricevuto molto cordialmente da Mussolini, cosa di cui si meravigliò molto lo stesso rappresentante sovietico in Italia accolto con una certa freddezza sia da Facta che da Schanzer. In quella occasione Mussolini fece intravedere la possibilità di regolare definitivamente il carattere diplomatico della missione sovietica in Italia, poiché la Russia era una grande Potenza. Roma e Mosca erano legati da interessi comuni nel Mar Nero, Balcani e soprattutto in oriente dove «la France et l'Angleterre ont profité de la faiblesse des autres Etats et ont accaparré tout»<sup>538</sup>. Alla domanda del rappresentante sovietico se questa inaspettata affermazione potesse essere

---

<sup>536</sup> *Ibidem*.

<sup>537</sup> Petracchi G., *La Russia Rivoluzionaria*, cit., p. 230. Tra le vicende che complicarono inizialmente le relazioni tra Italia e Russia rientra anche il sequestro di una partita di solfato d'ammonio russo avvenuta il 13 settembre del 1922 da parte della *Federazione Italiana Consorzi Agrari* di Piacenza. Questa vicenda si concluderà solo qualche mese dopo con l'incontro Mussolini Krasin. Si veda Pizzigallo M., *Mediterraneo e Russia nella Politica italiana 1922-1924*, Milano, Giuffrè, 1983, pp. 71-75.

<sup>538</sup> DDI, Serie VII, vol. I n° 321 p. 216.

considerata come un primo passo verso un riconoscimento ufficiale della Russia Sovietica il capo del governo rispose affermativamente. Il colloquio poi si spostò sulla prevista Conferenza di Losanna. Mussolini assicurò l'appoggio della delegazione italiana a quella sovietica sperando di poter contare sulla mediazione russa nei colloqui separati tra Italia e Turchia<sup>539</sup>. Naturalmente le tante ed, in un certo qual modo, inaspettate aperture del capo del governo di Roma erano anche finalizzate a rafforzare la posizione italiana a Losanna, ma non di meno produssero l'effetto immediato di migliorare sensibilmente i rapporti tra Italia e Russia. Infatti dopo questo incontro Vorvskij si affrettò a consigliare il Narkomindel di approfittare di queste aperture, in quanto il governo fascista avrebbe potuto avere vita molto breve. Nel secondo incontro tra Vorovskij e Mussolini le convinzioni del delegato politico sovietico si rafforzarono in quanto in quell'occasione il capo del governo italiano ribadì la volontà di giungere ad un riavvicinamento definitivo con il governo di Mosca pur ribadendo che:

«L'Italia non desidera mischiarsi nelle questioni interne della Russia come non desidera che la Russia si mischi nelle sue questioni. Nella sua politica l'Italia si ispirerà non alle chiacchiere umanitarie, ma ai reali interessi e su questo terreno è pronta ad intendersi per il riconoscimento *de jure* del Governo sovietico. Nella sua politica generale l'Italia, se non otterrà una completa uguaglianza all'interno dell'Intesa, si orienterà ad Est, cioè verso la Russia e la Germania»<sup>540</sup>.

Se per il ministro degli Affari Esteri un riavvicinamento alla Russia era desiderabile per rafforzare la posizione politica ed economica italiana in Oriente e nei Balcani da contrapporsi agli appetiti anglo-francesi, per il ministro della Marina questo riavvicinamento era augurabile solo qualora il Regime sovietico avesse accettato le clausole dell'accordo navale di Washington.

Naturalmente la posizione francese era diversa da quella italiana come si evince dal documento inviato dal Gabetti al Ministero della Marina. Infatti se pur la Francia era intenzionata, almeno inizialmente, alla riapertura delle relazioni tra Parigi e Mosca, questa non doveva turbare il rapporto tra il governo francese e quello britannico. Non di meno questa linea di condotta non era condivisa dal Ministero della Marina francese, il quale avrebbe preferito la creazione di un asse italo-francese pur di ripristinare buoni rapporti con la Russia indispensabili per esercitare una pressione ad oriente verso la Germania poiché: «L'intendersi coi Russi a Losanna, era una assicurazione verso la Germania, e sarebbe stata quindi per noi saggia manovra sotto ogni punto di vista»<sup>541</sup>. L'ammiraglio francese

---

<sup>539</sup> *Ibidem*.

<sup>540</sup> Cfr, Pizzigallo M., *Mediterraneo e Russia nella Politica*, cit., pp. 75-76.

<sup>541</sup> «Per trattare i Russi come furono trattati, più saggio consiglio sarebbe stato il non invitarli, e non è comprensibile come il Signor Poincaré non abbia compreso che una linea di condotta come quella che fu tenuta, era inopportuna non solo ai fini della pace in Oriente, ma anche in riguardo al contegno della Russia nell'attuale lotta franco-tedesca» AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, *Riservatissimo protocollo n°2*

ricorda che le trattative sarebbero potute giungere a buon fine nonostante *la partenza teatrale di Lord Curzon*, se le due delegazioni latine non si fossero mosse da Losanna, ma mentre il marchese Garroni moltiplicò i propri sforzi presso i turchi, il rappresentante francese «Sig. Bompard, invece non volle cedere alle vivissime istanze che tutti gli abbiamo fatto in tal senso ed egli pure lasciò Losanna»<sup>542</sup>. Di particolare interesse risultano essere le osservazioni che Lacaze fece a Poincaré di ritorno a Parigi attraverso le quali era evidente che al delegato politico francese Barreré:

«è mancata una esatta visione della situazione, non comprendendo che per giungere alla pace in Oriente ed ad *una pace non puramente inglese*, egli avrebbe dovuto agire in un accordo stretto (e non solo formale) con i rappresentanti italiani, lasciando da parte ogni diffidenza ed ogni paura di ire britanniche. Ciò non avrebbe affatto importato di dover lavorare contro l'Inghilterra, né senza l'Inghilterra che sarebbe follia mettere da parte quando si regolano le cose d'Oriente. Un'altra convinzione ancora ho riportato da Losanna e cioè, che l'Inghilterra è sempre ferma nella sua antica politica di ostacolare ogni cordiale intesa italo-francese»<sup>543</sup>.

Appare chiaro, ed in tutta evidenza, come la posizione della delegazione politica francese fosse al quanto diversa da quella dei tecnici navali. Per questi, infatti, a Losanna con la creazione dell'asse italo-francese la conferenza si sarebbe potuta concludere accrescendo notevolmente il prestigio internazionale e l'influenza delle potenze latine in oriente. In più si sarebbe riuscito ad ottenere quell'amicizia russa indispensabile per la realizzazione di un blocco orientale antitedesco.

Non sorprendono, quindi, le apprensioni del Ministero della Marina italiana per la delicatissima questione della smilitarizzazione degli stretti dei Dardanelli e come questa vicenda sarà poi legata intrinsecamente alla Conferenza di Roma. Infatti con la prevista ripresa dei lavori a Locarno il Capo di stato Maggiore della Marina, ammiraglio Ducci, si affrettò ad inviare un telegramma all'addetto navale Gabetti a Parigi nel quale chiedeva espressamente se la delegazione francese prevedesse la presenza di esperti navali per una eventuale ridiscussione del regime degli stretti, poiché a differenza del Trattato di Sèvres, che limitava in modo rigido gli armamenti navali e militari della Turchia «a Losanna non figurano clausole militari e navali, col risultato che, oltre alla Russia, anche la Turchia potrebbe eventualmente divenire prestanome per la ricostruzione di una marina germanica»<sup>544</sup>. Nel telegramma di risposta Gabetti confermò che non era prevista la presenza degli addetti navali poiché la questione degli Stretti era da ritenersi conclusa e che per lo stesso motivo la delegazione russa non

---

*Conferenza di Losanna, Addetto Navale Parigi al Capo di Stato Maggiore della Marina, Parigi 20 febbraio 1923, p.3.*

<sup>542</sup> *Ibidem.*

<sup>543</sup> *Ivi*, p. 4.

<sup>544</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, *Riservatissimo* T. n° 05855 *Ammiraglio Ducci all'addetto navale di Parigi Gabetti*, Roma 12 Aprile 1923.

sarebbe stata invitata se non per firmare il trattato<sup>545</sup>. Gabetti inviò, qualche giorno dopo, un resoconto più dettagliato in risposta al telegramma inviatogli dall'ammiraglio Ducci nel quale si riportava il parere del Ministero della Marina francese sulla questione della smilitarizzazione degli Stretti: «i dirigenti della Marina Francese non ne sono affatto soddisfatti e considerano che la presenza in Mediterraneo di una flotta Russa potente e di una flotta Turca asservita ad una rinascente Germania, può rappresentare un serio pericolo per l'assetto del Mediterraneo»<sup>546</sup>, ma che il governo francese, nonostante il sicuro pericolo, aveva preferito risolvere *alla meno peggio* il problema orientale. In più:

«L'Ammiraglio Lacaze, non ha esitato ad affermarmi che fu impossibile pensare ad ottenere che si vietasse o si limitasse in modo efficace l'entrata in Mediterraneo della flotta turca e di quella del Mar Nero. L'Inghilterra, Egli soggiunse, con manovre dirette ed indirette, si sarebbe decisamente opposta a ciò ed è facile comprendere come essa possa credere di aver tutto a guadagnare dal fatto che venga ad aumentarsi il numero delle pedine nel delicato giuoco dell'equilibrio Mediterraneo»<sup>547</sup>.

Si comprende quindi come la Conferenza di Losanna, la smilitarizzazione degli Stretti e la partecipazione russa fossero tutti elementi di eccezionale volere geopolitico che avrebbero condizionato in modo considerevole l'andamento della Conferenza di Roma. In più Revel nel documento del 28 marzo del 1923 aveva già preconizzato le possibili resistenze da parte del governo spagnolo, intenzionato ad aumentare la flotta per far aumentare il proprio peso politico<sup>548</sup>.

Neanche dal sud America giunsero buone notizie. Infatti si attese la conclusione della V Conferenza Pan-Americana tenutasi a Santiago del Cile dal 25 marzo al 3 maggio 1923. In quella circostanza le maggiori potenze navali sud americane (Argentina, Brasile ed il Cile) non riuscirono ad accordarsi sul tonnellaggio minimo da adottare. Nello specifico il governo Argentino, se pur pronto ad accettare la *vacanza navale*, si dimostrò intransigente ad accettare il principio di *parità* con il Brasile ed il Cile. Questo fatto faceva presagire che le incomprensioni sud americane sarebbero giunte con tutta la loro complessità sul tavolo romano delle trattative.

Anche dalla paese transalpino non giunsero notizie confortanti. Infatti il 23 agosto del 1923 il governo francese provvide a ratificare il Trattato di Washington ma sottolineando che:

---

<sup>545</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, T. n° 54 *addetto navale Gabetti al Capo di Stato Maggiore Marina*, Parigi 18 aprile 1923.

<sup>546</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, T. n° 54 *addetto navale Gabetti al Capo di Stato Maggiore Marina*, Parigi 21 aprile 1923

<sup>547</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3167, T. n° 06553 *addetto navale Gabetti al Capo di Stato Maggiore Marina*, Parigi 23 aprile 1923.

<sup>548</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168 *Conferenza Navale di Roma. Relazione della Conferenza dell'Ammiraglio Acton*, Roma 27 febbraio 1924, p. 7.

«i rapporti tra i tonnellaggi globali delle navi di linea e navi portaerei attribuiti a ciascuna delle Potenze Contraenti non esprime l'importanza degli interessi marittimi rispettivi di tali Potenze e non possono essere estesi ad altre categorie di navi. Con questa dichiarazione il Governo della Repubblica volle manifestare il proprio malcontento per la parificazione navale tra Francia e Italia sancita a Washington e togliere alla stessa il valore di precedente»<sup>549</sup>.

Così la Sottocommissione navale composta da ben 17 nazioni (quali: Belgio, Brasile, Cecoslovacchia, Francia, Giappone, Gran Bretagna, Italia, Spagna, Svezia, Uruguay come componenti della Sottocommissione navale della Società delle Nazioni e Argentina, Cile, Danimarca, Grecia, Norvegia, Olanda e Unione Sovietica)<sup>550</sup> si riunì a Roma dal 14 al 25 febbraio del 1924 nel palazzo della Prefettura. Dopo la convocazione il governo rumeno chiese di essere rappresentato visto i suoi interessi nel Mar Nero. Ma visto che tale riunione era riservata alle sole nazioni con naviglio militare di linea si preferì, anche per non creare un precedente, al meno momentaneamente, di rifiutare la partecipazione rumena.

La delegazione italiana fu costituita dalla stessa affiatata coppia che partecipò ai lavori sulle rive del Potomac: il vice ammiraglio Acton ed il capitano di vascello Ruspoli.

A differenza di Washington dove le direttive alla nostra delegazione furono date direttive esigue ed abbastanza generiche, a Roma queste furono indicate con scrupolosità e tutte tese a difendere la posizione navale ed internazionale italiana. Come risulterebbe dal promemoria che Revel inviò in qualità di Ministro della Marina al Presidente del Consiglio. Bisognava:

- 1- Mantenere l'armamento navale delle piccole Potenze il più basso possibile, onde evitare che una grande Potenza possa incrementare il proprio peso internazionale grazie ad una serie di alleanze con esse.
- 2- Ridurre il più possibile il tonnellaggio destinato alla Russia a causa dell'apertura degli stretti
- 3- Per le stesse motivazioni necessitava ridurre al minimo consentito il tonnellaggio spettante alla Turchia.
- 4- Appoggiare il progetto di convenzione inglese che prevedeva un massimo di 140.000 tonnellate per la Russia e di 36.000 tonnellate per la Turchia.
- 5- Mantenere fermo il principio dello *statu quo*, allargare l'accettazione della "vacanza navale" e demandare ogni altra questione alla conferenza navale prevista per il 1930 dal Trattato di Washington<sup>551</sup>.

---

<sup>549</sup> *Ivi*, p. 8.

<sup>550</sup> A tale riunione non partecipò la Turchia benché invitata.

<sup>551</sup> Bernardi G., *Il Disarmo Navale*, cit., pp.153-154.

Iniziati i lavori il delegato dell'Argentina rese noto che aveva istruzione di assistere a titolo di semplice osservatore mentre quello dell'Uruguay dichiarò che si sarebbe astenuto da qualsiasi votazione poiché sprovvisto di istruzioni del proprio Governo. Il delegato sovietico sollevò le più ampie riserve nei riguardi della Società delle Nazioni quale organo deputato a «curare esecuzione della eventuale Convenzione da stipularsi»<sup>552</sup>.

Le necessità diverse tra nazione e nazione, oltre che le diverse proiezioni politiche, impedirono il regolare svolgimento della Conferenza.

L'Argentina, che aveva un naviglio di linea di 81.000 tonnellate, rifiutò d'accettare la parità navale con il Brasile ed il Cile che avevano una flotta rispettivamente di 45.000 la prima e di 35.000 la seconda. Bisogna comunque ricordare che il delegato argentino partecipò ai lavori come semplice osservatore.

Il Brasile, che durante i lavori chiese d'impostare una nave da battaglia da 35.000 tonnellate, rigettava l'idea che vi fossero potenze maggiori e minori, adducendo tramite il suo delegato, che ogni Stato era sovrano nel proprio territorio. Nonostante il limite previsto per le potenze minori fosse di 81.000 tonnellate la Spagna chiese un tonnellaggio per le sostituzioni di 105.000 tonnellate, con la richiesta di poter costruire tre navi da battaglia da 35.000. Il rappresentante sovietico, unico tra i delegati a non essere un militare, chiese che il limite imposto all'U.R.S.S. per le sostituzioni fosse di 490.000 tonnellate, visto che la Russia era bagnata da quattro mari lontani l'uno dall'altro (Baltico, Mar Nero, Artico e il Pacifico). Di fatto questa particolarità costringeva lo stato sovietico, a detta del suo delegato, a possedere quattro flotte. Dopo il voto contrario a (sei contrari, tra cui Italia, Francia, Gran Bretagna e Giappone, e cinque astenuti) il delegato russo fece sapere che il proprio governo era disposto a ridimensionare le aliquote spettanti per la sostituzione delle navi antiche a 280.000 tonnellate qualora avesse avuto le garanzie che: gli stretti dei Dardanelli fossero chiusi a tutte le navi da guerra eccezion fatta per quelle turche; che gli stretti del Baltico fossero chiusi alle flotte degli stati non rivieraschi di detto mare e che lo stretto tra Corea e Giappone fosse smilitarizzato. Il carattere politico delle richieste del delegato russo fece sì che queste fossero rigettate all'unanimità. La difesa di prestigio nazionale spinsero alcuni delegati ad assumere posizioni d'intransigenza che di fatto vanificarono il lavoro della Sottocommissione navale riunitasi a Roma, dove si scontrarono due scuole di pensiero o per meglio dire due necessità: la prima, afferente ai paesi firmatari del Trattato di Washington, che necessitavano di estendere le limitazioni a tutti gli stati non firmatari per mantenere inalterati gli equilibri internazionali; la seconda respingeva questa limitazione dato che ogni stato doveva far conto con le proprie necessità di sicurezza nazionale.

---

<sup>552</sup> AUSMM, Archivio di Base, Busta 3168 *Conferenza Navale di Roma. Relazione della Conferenza dell'Ammiraglio Acton*, Roma 27 febbraio 1924, p. 10.

La conferenza si concluse con un nulla di fatto e non si può non concordare con la valutazione finale dell'ammiraglio Acton:

«Allo stato delle cose non sembra errata la previsione che qualunque altra Conferenza sullo stesso argomento sortirebbe egualmente esito negativo, non essendo logico presumere che gli Stati siano disposti a vincolarsi per un lungo periodo di anni senza alcun vantaggio corrispettivo. D'atra parte, per ragioni economiche e militari – quali la necessità di rinnovare il naviglio sottile e di sviluppare l'aviazione – è poco probabile che i piccoli Stati, se non incoraggiati da qualche grande potenza, intraprendano in un vicino avvenire la costruzione di grandi unità».

Nonostante il fallimento della Conferenza, il governo di Roma e la sua Marina riuscirono a trarre alcuni vantaggi, infatti:

«... nel complesso non solo l'Italia ottenne di non dover gareggiare in costruzioni navali con altri stati mediterranei se non con la Francia, ma ne uscì anche molto bene dal punto di vista diplomatico come capace organizzatore di importanti riunioni internazionali»<sup>553</sup>.

Fortunatamente per l'Italia nessuna delle potenze minori riuscì a dotarsi di moderne navi da battaglia. La possibilità che la Spagna e la Grecia potessero costruire tali nuove navi prima dell'Italia, legata all'ancora della *vacanza navale*, avrebbe potuto comportare gravi squilibri nei già fragile equilibrio Mediterraneo.

La Regia Marina perse il proprio sottosegretario, il comandante Ciano il quale nel febbraio 1924 fu nominato ministro delle Poste e Telegrafi fino al maggio del 1924, perché in quella data questo ministero cambiò nome e composizione trasformandosi nel dicastero delle Comunicazione nelle cui competenze rientrava anche l'area mercantile della Marina. Il Conte Ciano rimase a capo di questo ufficio fino all'aprile 1934 per poi ricoprire la carica di presidente della Camera dei Fasci e delle Corporazioni. Scrive Giorgerini di lui:

«I suoi interessi si concentrarono soprattutto sull'industria navalmeccanica, sui trasporti marittimi, sullo sviluppo portuale. Molto dedicò all'industrializzazione e allo sviluppo economico di Livorno, che era la sua città. Non trascurò comunque la marina, di cui fu sempre il rappresentante informale in seno alla gerarchia fascista. La sua influenza ed il suo rapporto privilegiato con Mussolini, divenuto anche di natura familiare, si fece sentire in diverse occasioni: sia in direzione

---

<sup>553</sup> Ramoino P.P., *La Regia Marina tra le due guerre*, cit., pp. 45-46.



della scelta dei mezzi, e questo fu il peggio, nella scelta degli uomini da porre alla guida della Marina»<sup>554</sup>.

Non v'è dubbio alcuno che nelle future nomine di Sirianni e Cavagnari ai più alti vertici della Marina ci sia stata l'opera di Costanzo Ciano.

È possibile ipotizzare che lo spostamento di Ciano da sottosegretario alla Marina a ministro delle Comunicazioni sia stato concordato, se non proprio orchestrato con il ministro Revel. È indubbio che il ruolo di sottosegretario fosse un ruolo un po' troppo stretto al corpulento *ganascia* e che, una volta avuto la guida del ministero delle Comunicazioni, a questo si sia voluto aggiungere le competenze sulla Marina Mercantile, una volta di pertinenza del mistero della Marina. Così il dicastero dell'ammiraglio Revel si sarebbe sgravato dell'aria mercantile che abbisognava di attenzioni e studi specifici per consegnarla ad un uomo di mare dotato di grandi competenze che le avrebbe dato la necessaria considerazione. È interessante, a tal riguardo, notare come le stime delle navi varate nel periodo in cui il Conte Ciano fu al vertice del dicastero delle Comunicazioni diano forza a quanto assunto prima. Infatti in quattro anni (dal 1924 al 1927) l'Italia varò ben 268 navi per una stazza totale di oltre 543.808 tonnellate toccando il punto di massima produzione proprio nel 1926 con 148 navi per un tonnellaggio di 250.289 tonnellate<sup>555</sup>.

Finalmente nel 1924, grazie all'aumento degli stanziamenti del 1923, si ripresero le esercitazioni. A differenza di quelle precedenti alla Grande Guerra queste presentavano novità nei mezzi visto l'impiego di sommergibili e di aerei, anche se dal punto di vista tattico non vi fu alcun cambiamento. Il tema di queste esercitazioni scelto da Ducci e Revel fu *Protezione e difesa del traffico*, tema alquanto premonitore.

Il *partito nazionale*, al comando del contrammiraglio Massimiliano Lovatelli, una volta riuscito ad raggiungere Tobruck doveva dirigersi verso la costa siciliana o jonica in un porto dell'Adriatico meridionale, senza farsi intercettare dal *partito avversario*, alle dipendenze del contrammiraglio Conz. Il convoglio scortato dal *partito nazionale* riuscì abbastanza agevolmente a raggiungere il porto di Siracusa mentre la forza militare approdò ad Augusta. Nel frattempo il partito avversario si era riunito sotto Zante<sup>556</sup>. Tale esercitazione aveva come scopo di mettere in evidenza l'esigenze relative alla protezione e difesa del traffico, ma il risultato non fu molto incoraggiante. Infatti grazie a tale esercitazione si misero in luce tutte una serie di deficienze della nostra marina. Le radiocomunicazioni si rilevarono in uno stato assolutamente critico; l'apporto di ciò che rimase dell'aviazione di marina fu di scarsissima incidenza ed i sommergibili mostrarono tutta la loro

---

<sup>554</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit., pp. 156-157.

<sup>555</sup> Romeo C., *Breve Storia della*, cit. Tav. 13. Secondo la tabella del Romeo il record di tonnellaggio prodotto del 1926 verrà battuto solo nel lontano 1953.

<sup>556</sup> Per maggiori ragguagli sull'esercitazioni svolte nel 1924 si veda Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina Militare*, cit., pp. 136-139.

deficienza tecnica ed operativa. Inclementi sono state le osservazioni dell'ammiraglio Alfredo Acton, comandante dell'Armata Navale:

«Per tali operazioni, occorre invece, impiegare sommergibili atti a raggiungere grandi profondità ... (per) sfuggire ad una caccia di numerosi unità. È anche apparsa la necessità dello svolgimento di numerose esercitazioni combinate fra sommergibili e velivoli ... Coefficiente importantissimo per l'efficienza del sommergibile ... si è dimostrato l'apparizione dello scafo del sommergibile emerso. Conseguentemente la necessità di evitare la sistemazione di strutture non assolutamente necessarie in coperta ... per diminuire la parte emersa dello scafo ... Non v'è dubbio che la guerra al traffico il nemico dovrà svolgerla con naviglio di crociera leggero e sommergibili ... È quindi presumibile che la controazione nostra in questo mare dovrà svilupparsi con naviglio simile ... La scorta materiale dei convogli, ossia la scorta ravvicinata, potrà essere composta di naviglio leggero anche non eccessivamente veloce purché sufficiente ad contrattaccare con bombe i sommergibili e con le artiglierie il naviglio silurante che potrà attaccarlo ... Il mio pensiero conclusivo è poi quello che la Marina debba avere la *propria aviazione* ... per ovvie ragioni d'impiego»<sup>557</sup>.

Già nelle parole di Acton possono individuarsi tutti i limiti strategici e strutturali con i quali la marina italiana scese in guerra il 10 giugno 1940. La cronica carenza di naviglio sottile, difetto di comunicazione tra aviazione e flotta e sommergibili e flotta, la struttura troppo appariscente degli scafi dei sommergibili, le loro limitazioni tecniche.

Anche se nel pensiero del vecchio ammiraglio l'aviazione ha solo un ruolo di scorta e difesa dei convogli, trascurando totalmente le infinite possibilità offensive, ravvisa la necessità che la marina si dotasse di tale specialità autonomamente proprio per la specificità del servizio che questa deve svolgere.

Per Ducci, Bernotti e naturalmente Revel la guerra aerea sul mare doveva essere di competenza esclusiva della Regia Marina. Il regime si adoperò verso il ministro al fine di non sottolineare a mezzo stampa le lacune militari emerse durante le recenti esercitazioni chiedendo esplicitamente di non fare riferimenti alla nuova disciplina delle Forze Armate.

La marina, che ricordiamo si vide strappare le *proprie ali* il 28 marzo 1923 con la nascita della Regia Aeronautica (Regio Decreto n. 645), la quale in base al suo art. 1 *comprende le Forze Aeree militari del Regno e delle Colonie*, decise, non potendo discutere il problema *aereo* sulla stampa nazionale, di inviare il capitano di vascello Guido Po a Londra per far pubblicare un articolo esclusivamente sull'aeronautica. In realtà l'articolo rispecchiava il pensiero strategico aereonavale di Revel. Infatti esso analizzava il contributo della neonata Aeronautica militare italiana, incapace di coadiuvare

---

<sup>557</sup> Cfr, Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit., pp. 186-187.

efficacemente la marina nella guerra in mare, nonostante la presenza nelle sue file di un gran numero di elementi che provenivano dalla specialità aerea della marina. Ciò faceva dedurre che le prestazioni sarebbero in futuro peggiorate. L'articolo sottolineava come la marina avesse delle necessità specifiche, come l'esplorazione navale, che richiedeva personale altamente addestrato, così come abbisognava di speciali tecnologie da migliorare e sviluppare, come un particolare apparato radio per il collegamento aereo nave<sup>558</sup>. Come possibile rimedio si sarebbe potuto fare ritorno all'antico cioè affidando l'impiego dell'aeronautica navale alla marina, avendo questa ultima adoperata in maniera eccellente nella prima guerra mondiale senza con ciò intaccare l'autonomia della neonata Regia Aviazione italiana.

Naturalmente, l'articolo non suscitò l'effetto desiderato da buona parte dei vertici della marina. Di certo è che i rapporti tra il ministro Revel e Mussolini non erano più dei migliori. La crisi di Corfù, la continua preoccupazione per eventuali crisi con la Gran Bretagna, lo *scippo* della specialità aerea della Regia Marina a favore della Regia Aeronautica, allontanarono i due personaggi. In più il carattere tenace e spigoloso del Duca del Mare mal si prestava alle *necessità* del Capo del Governo. Dimostrazione di quanto affermato sta nel fatto che una volta dimessosi dalla carica di ministro della Regia Marina i commenti e le analisi sulle esercitazioni e sui materiali furono da prima acritici per poi divenire nel periodo in cui Cavagnari ricoprì le cariche di Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Marina addirittura celebrativi.

L'esercitazione del 1924 mise a nudo, come si è detto, tutti i difetti del naviglio della Regia Marina. Il Grand'Ammiraglio, già nell'Adunanza del Comitato degli Ammiragli del maggio 1920, aveva sottolineato la necessità di studiare il modo di dotare le cacciatorpediniere italiane di un unico pezzo principale d'artiglierie valido sia per il tiro contro nave che antiaereo (cosa che avverrà solo negli anni cinquanta). Per poi non parlare della necessità già sollevata dall'allora ministro De Lorenzi di dotare la Regia Marina di cannoniere di scorta specificatamente studiate per la scorta convogli e la guerra antisommergibile<sup>559</sup>.

Durante il periodo in cui Revel fu ministro della Regia Marina solo dopo il 1924 si riuscì ad impostare i primi due incrociatori della nuova classe *Washington*, il *Trieste* ed il *Trento*. Il primo commissionato al Cantiere Orlando di Livorno entrò in servizio nell'aprile del 1929 ed il secondo commissionato allo Stabilimento Tecnico Triestino entrò in servizio nel dicembre del 1928. Così come gli Esploratori della classe *Leone* furono impostati per contrastare la costruzione francese di navi classe *Chacal*, gli incrociatori classe *Trento* furono impostati per contrastare sempre la Marina Nazionale che nel 1922 aveva impostato tre incrociatori da 7.000 tonnellate della classe *Duguay-Trouin*. La Francia, appena la

---

<sup>558</sup> Già nel 1921 l'aviazione di Marina aveva sviluppato apparati radio tipo AD.3 poi ereditati dalla Regia Aeronautica e ripresi solo nel 1925 in previsioni delle spedizioni polari in cui la Regia Marina ebbe gran ruolo.

<sup>559</sup> La Regia Marina si dotò di tale tipo di nave solo a guerra quasi finita con le ottime corvette della classe *Gabbiano*. È giusto ricordare che numerose di queste unità caddero in mano ai tedeschi dopo l'armistizio del 1943.

Regia Marina italiana impostò i *Trieste*, a sua volta impostò gli incrociatori tipo Washington della classe *Duquesne*. Si dette vita ad un continuo rincorrersi tra queste due marine, con modi e scelte diverse, ma tale corsa s'interruppe solo allo scoppio della seconda Guerra Mondiale.

Le cacciatorpediniere subirono considerevoli miglioramenti, il calibro delle artiglierie principale fu aumentato (non più il 102/45 ma 120/45); venne aumentato il dislocamento, la velocità e l'autonomia; vennero armati con sistemi lanciasiluri da 533 e non più da 450. Di queste caccia torpediniere furono impostate quattro squadriglie di quattro caccia ciascuna. Fu iniziato lo studio per sommergibili oceanici classe *Balilla* e di media crociera classe *Mameli*.

L'esigenze di natura politica ed industriale indussero i vertici italiani a distribuire le commesse per la costruzione di unità appartenenti alla stessa categoria in più cantieri. Questa soluzione, adoperata per lungo tempo a venire, se consentiva di far lavorare il più possibile un pó tutto il comparto navalmeccanico, dal punto di vista organizzativo e logistico presentò non pochi problemi. Infatti ogni cantiere operò autonomamente apportando proprie modifiche ai progetti originari. A questa regola non sottrassero neanche le unità minori e sottili.

Assertore di un'aviazione di marina, dell'impiego dei nuovi mezzi come l'aereo ed il sommergibile, instancabile sostenitore dell'impiego del naviglio sottile sia per la protezione dei convogli sia come strumento di offesa navale, Revel ebbe sempre molto chiaro:

«il ruolo internazionale della Marina e appena assunto il dicastero fece proseguire la crociera intorno al mondo dell'incrociatore *Libia*, che partito da Napoli nel marzo del 1921 rientrò a Venezia nel giugno del 1923. La stessa unità, non più militarmente valida per le operazioni in Mediterraneo, fu inviata nuovamente all'estero quale stazionaria in Cina, dove rimase dall'autunno del 1923 al marzo del 1933, rappresentando la nave con il maggior periodo di permanenza in acque straniere nella storia della Marina. Il Ministro non perse occasione per inviare unità navali in visita di cortesia nei porti spagnoli, francesi, greci, turchi e delle Colonie in modo da *mostrar bandiera* con efficacia e continuità»<sup>560</sup>.

Con decreto del 4 gennaio 1923 Revel ristrutturò l'organizzazione della Regia Marina senza apportare modifiche tali da poter essere considerati *stravolgimenti*. Il decreto prevedeva:

- Quattro Comandi in capo di Dipartimento a Spezia, Napoli, Taranto e Venezia;
- Comandi militari marittimi a Spezia, alla Maddalena, a Napoli a Messina, a Taranto, a Venezia, a Pola e a Brindisi
- Comandi Marina a Geneva, Saseno e Zara

---

<sup>560</sup> Ramoino P.P., *La Regia Marina tra le due guerre*, cit., p. 45.

- Comandi superiori navali o Comandi marina in Tripolitania, Cirenaica, Isole dell'Egeo, Eritrea e in Cina<sup>561</sup>.

La situazione internazionale era meno complessa rispetto all'esordio degli anni venti. L'Italia ed il governo Mussolini avevano segnato alcuni buoni successi in tale ambito che incrementarono i consensi personali del Capo del Governo e rafforzarono la posizione fascista in Patria. I pericoli di rivolte o rivoluzioni erano passati.

Il rapporto con la Gran Bretagna, segnò un netto miglioramento. Il governo di Londra vedeva con grande interesse le riprese delle esercitazioni in mare della marina italiana. Una forte Italia poteva solo giovare alla politica inglese nel Mediterraneo.

Ormai le posizioni tra Revel e Mussolini erano distanti. Non migliorarono di certo il loro rapporto le esigenze di bilancio della marina. Il Grand'Ammiraglio nella seduta del Senato sul bilancio 24-25 si lamentò dell'esiguità della cifra destinata al suo dicastero (925 milioni), cifra che se confermata avrebbe messo in difficoltà l'operatività della marina stessa. Il ministro si lamentò anche del fatto che ultimamente si stesse affermando l'idea che la marina dovesse *stare tutta in mare*, ossia che a questa venisse sottratto il controllo delle proprie basi per poi assegnarle all'Esercito. Una vera assurdità per Revel dato che i comandanti devono conoscere i luoghi dove le navi approdano. A tal riguardo va ricordato che l'ammiraglio Ducci in qualità di Capo di Stato Maggiore della Marina propose a egli, qualora si fosse prospettata tale possibilità, le dimissioni in blocco di tutti gli ammiragli. Ma per fortuna non si dovette arrivare a tanto. Sempre in detta seduta Revel fece notare che l'esiguità dei stanziamenti destinati alla marina avrebbe condizionato in negativo il programma di costruzione navale tanto da non solo a non riuscire a colmare la differenza con la Marina Nazionale, in barba alla tanto declamata parità navale, ma addirittura incrementando tale divario producendo uno squilibrio, in un arco di tempo inferiore ai dieci anni, di uno a tre in favore della marina francese. Indimenticabile in tale seduta la dichiarazione di Revel dopo aver risposto alle argomentazioni del generale Baistrocchi: «La Marina ha difeso l'Italia e io difendo la Marina!».

Lo scontro finale tra Revel e Mussolini si profilò con l'istituzione del Capo di Stato Maggiore Generale. Il progetto di Mussolini era quello di arrivare ad un unico ministero della Difesa che comprendesse tutte le Forze Armate, abolendo così i tre ministeri esistenti ed armonizzando queste tre specialità.

È indubbio considerare l'opportunità di tale operazione, che in qualche modo e misura anticipava notevolmente i tempi. Il motivo del contendere tra Revel, naturalmente condiviso dai vertici del suo dicastero, e Mussolini non risiedeva nella carica stessa, ma nel fatto che, per ordinamento, tale carica fosse riservata ai soli Capi di Stato Maggiore dell'Esercito, escludendo di fatto la Marina e l'Aviazione da tale incarico.

---

<sup>561</sup> Ivi, p. 46.

La marina propose che questo incarico fosse ricoperto a turno ed in base ad un criterio meritocratico tra gli ufficiali di grado elevato delle tre specialità, ma tale ipotesi non piacque a Mussolini. Le preoccupazioni della marina erano lecite. L'Esercito era troppo legato alla conduzione di una guerra fatta di confini territoriali e di posizioni, oltre al fatto che era devastato da litigi e da beghe interne. Mussolini non accennava a cambiar idea, è così Revel, il Grand'Ammiraglio, fedelissimo di Sua Maestà si rivolse al Re nella speranza di far cambiare tale stato di cose. Revel informò il Re che avrebbe provveduto a dimettersi qualora fosse passato tale disegno. Probabilmente le convinzioni del Re coincisero con quelle di Mussolini, in fondo Vittorio Emanuele era pur sempre un generale dell'Esercito.

Nei primi giorni di maggio del 1925 si approvò al Consiglio dei Ministri il disegno di legge sulla istituzione del Capo di Stato Maggiore Generale, legato alla figura del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito. Così il 9 maggio il Duca del Mare, Paolo Thaon di Revel si dimise dall'incarico di ministro della Regia Marina. Il giorno dopo Mussolini si fece nominare dal Re ministro della Marina.

Il clima di quei giorni è ben riportato da Giorgerini che scrive:

«Le dimissioni di Revel avevano infatti prodotto non poca ebollizione in seno alla Marina. L'esempio del capo voleva essere seguito da molti altri: il Capo di Stato Maggiore, Gino Ducci, andò da Revel con la lettera di dimissioni in mano e così si prepareranno a fare alcuni altri ammiragli e ufficiali superiori. Fu ancora Revel che risolse, per il meglio, la questione: semplicemente ordinò a Ducci, e quindi agli altri, di rientrare dalla loro decisione, di rimanere ai propri posti perché solo così si sarebbe potuto salvaguardare il lavoro appena iniziato per la creazione della nuova Marina»<sup>562</sup>.

Le recenti elezioni avevano rafforzato il consenso di Mussolini che nello specifico poteva contare in Senato sull'appoggio del partito dell'Esercito interessato alla creazione della Carica di Capo di Stato Maggiore Generale.

Così l'Italia e la Marina persero il migliore dei suoi comandanti navali, uomo poco incline al compromesso ma di indubbia capacità di comando e di alta caratura morale. Con le dimissioni di Revel e la creazione della figura di Capo di Stato Maggiore Generale, legata al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, la Regia Marina perdette, di fatto, la parità con l'Esercito avuta sin dalla sua costituzione.

---

<sup>562</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo*, cit., p. 203.

### 3. LA REGIA MARINA ITALIANA ALLA CONFERENZA DI LONDRA 1930.

Prima che fosse approvato il disegno di legge sulla istituzione della carica di Capo di Stato Maggiore Generale, da riservare esclusivamente alle alte sfere dell'Esercito, Revel fece sapere che qualora fosse stata approvata avrebbe provveduto a dimettersi. Il clima si fece incandescente, così alcune personalità della marina si rivolsero a Costanzo Ciano perché mitigasse l'atteggiamento del Capo del Governo e modificasse tale provvedimento dannoso per la Marina. Ma Ciano si dimostrò sordo a tali richieste<sup>563</sup>. Costanzo era ben consapevole che i rapporti tra Revel e il Duce si erano da tempo modificati. Mussolini non perdonò a Revel le difficoltà che quest'ultimo gli fece per la presa di Corfù, oltre a mal digerire l'ingerenze in politica interna attinenti ai fatti dell'Aventino. Revel sempre coerente con le sue idee si dimostrò molte volte poco accondiscendente ai desiderata di natura politico del capo del governo. Ciano, sin dal 1924, fu la valvola di sfogo di Mussolini che si lagnava del comportamento troppo rigido del Duca del Mare. Così il livornese divoratore di cacciucco raccolse l'invito di Mussolini a indicargli una persona che fosse meno reticente alla volontà governativa e più incline al compromesso, Sirianni. Anche i rapporti tra Ciano e Revel si modificarono durante il mandato ministeriale di quest'ultimo. Ciano era favorevole a costruire una flotta basata su piccoli incrociatori siluranti e cacciatorpediniere, mentre Revel chiedeva da tempo un programma pluriennale per realizzare una flotta navale equilibrata in tutte le sue componenti, incluse le navi portaerei.

Ciano, legato a doppio filo con la cantieristica Livornese, vedeva nel programma composto da innumerevoli siluranti ottime opportunità per il cantiere Orlando che si sarebbe prestato benissimo a tali costruzioni navali<sup>564</sup>. Revel per contro, convinto assertore dell'organicità della flotta, aveva

---

<sup>563</sup> Si veda Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo* cit. p. 202. Per Giorgerini tra le varie personalità della marina che intervennero in favore del Duca del Mare faceva parte anche Luigi Rizzo.

<sup>564</sup> Impressionante la mole di lavoro che ebbe in quel periodo il cantiere di Livorno, anche in considerazione del fatto che in quel periodo la tendenza del ministero della Marina era quello di parcellizzare i lavori in più cantieri, anche a scapito dell'economia nazionale e dell'efficienza costruttiva. Infatti dopo che il cantiere Orlando ebbe la commessa dell'incrociatore *Trento* poté contare anche su molte altre commissioni ministeriali come: due incrociatori da oltre 12.000 tonnellate *Gorizia* e *Pola*; incrociatore leggero da oltre 10.000 tonnellate *Duca d'Aosta*; incrociatori leggeri Classe "Capitani Romani" *Attilio Regolo*, *Caio Mario*, *Scipione Africano* e *Claudio Tiberio* (quest'ultimo mai terminato). Ben 4 cacciatorpediniere da 2.130 tonnellate Classe "Poeti" ossia: *Oriani*, *Gioberti*, *Carducci*, *Alfieri*. Per non parlare di 9 Cacciatorpediniere Classe "Soldati" da 2.150 tonnellate: *Camicia Nera*, *Aviere*, *Artigliere*, *Geniere*, *Corazziere*, *Ascari*, *Legionario*, *Corsaro*, *Velite*. Il MAS « 501 ». Nel 1942 sempre il cantiere di Livorno procede al varo di 6 delle 9 corvette Classe "Gabbiano" previste. Ma il cantiere livornese lavorò anche per forniture importanti estere; infatti fu lì che si costruì l'incrociatore per l'Argentina "*Veinticinco de Mayo*" da 6.800 tonnellate nel 1927-1931; l'incrociatore leggero "*Tashkent*" destinato alla Russia, costruito dal 1936-1939 da 2.895 tonnellate che alla prova sul Mar Nero realizzò l'eccezionale velocità di ben 45,3 nodi. Per quanto scritto si rimanda all'articolo dell'ammiraglio Romani L., *Il Cantiere Orlando di Livorno*, in «Rivista Maritima» ottobre 1986, pp. 63-92.

incaricato l'Istituto di Guerra Marittima di condurre uno studio sul fabbisogno della flotta italiana, per il suo sviluppo. Le posizioni dei due erano troppo distanti, se si considera anche che a quel tempo l'Istituto di Guerra Marittima era diretto da Bernotti che certo non godeva della simpatia del conte Ciano<sup>565</sup>.

Ciano non raccolse quindi l'invito dei suoi ex colleghi di marina, e naturalmente non mitigò alcuna posizione e così quando Mussolini fece approvare il disegno di legge tanto contestato da tutta la Regia Marina, Revel rassegnò le dimissioni. Mussolini assunse ad *interim* la direzione del ministero della Marina il 10 maggio con nomina regia. Ciano, capito l'imminenza delle dimissioni di Revel, fece trasferire Sirianni dalla Scuola di meccanici di Venezia a Roma, e nel marzo del 1925 lo fece nominare Segretario del Consiglio Superiore di Marina. Questo basta a far comprendere come la nomina di Sirianni a Sottosegretario di stato fosse stata predisposta ben prima del ritiro, per quanto preannunciato, di Revel. La nomina di Sirianni a Sottosegretario di Stato fece non poco scalpore. Infatti quando il Ministro *ad interim* fece sapere che si voleva giovare della collaborazione di un Sottosegretario di Stato, nell'ambiente navale, ed unanimemente, si pensò che a ricoprire quel ruolo fosse destinato l'ammiraglio Ducci che a quel tempo ricopriva la carica di Capo di Stato Maggiore. Sirianni non poteva sfoggiare un curriculum come quello dell'ammiraglio Ducci. Certo si era distinto nella guerra italo turca dopo aver meritato una medaglia d'argento per aver forzato il blocco dei Dardanelli<sup>566</sup> e ben comparì durante un'operazione nel Basso Adriatico che gli fruttò una promozione sul campo. Fece bene anche come comandante del Reggimento di Marina<sup>567</sup> e comandante della corazzata *Cesare*, incarico che tenne dal 1921 al 1925, fino a quando, cioè, fu chiamato a dirigere la Scuola di Meccanici di Venezia. Insomma un curriculum di tutto rispetto, ma certamente non sufficiente per ricoprire il ruolo più importante della Regia Marina, oltre al fatto che Sirianni mancava

---

Una così cospicua assegnazione di commesse navali non poteva che essere frutto della benevolenza di Ciano verso gli Orlando e verso la cantieristica livornese. Và ricordato che Giuseppe Orlando morì nel 1926 e la direzione passò ai figli, i quali si trovarono in grosse difficoltà durante la costruzione dell'incrociatore "*Trento*" che necessitò di ben 4 anni per la sua entrata in servizio. Questi ritardi fecero sì che si accumulassero perdite di capitale enormi mandando la società verso la bancarotta, così la Terni decise di coprire il deficit del cantiere livornese, incorporando nella propria struttura. Così nacque l'Odero-Terni-Orlando, ossia la OTO con un capitale sociale di ben 115 milioni.

<sup>565</sup> Credo che in tal senso sia illuminante ciò che ricorda Bernotti nelle sue memorie: «Nel luglio 1930 le forze navali di superficie della 1ª squadra andarono a Livorno per la cerimonia della consegna della bandiera al cacciatorpediniere *Zeffiro* da parte della città che aveva dato i natali all'ammiraglio Costanzo Ciano, comandante del cacciatorpediniere *Zeffiro* all'inizio della Grande Guerra. Naturalmente l'ammiraglio fu invitato ad intervenire. A bordo della nave *Trieste*, col suo solito modo assai gioviale, mi disse ad alta voce: "*Come va? Che dice Bernotti?*". Avendo io risposto che non avevo novità Ciano ribatté: "*Non è possibile; Bernotti dice sempre qualche cosa*". Ma immediatamente S.E. l'ammiraglio Gambardella, che era a pochi metri di distanza da Ciano e dal ministro Sirianni, ribatté: "*Bernotti non dice in pubblico, ma dice in privato*". In Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, cit., p. 216.

<sup>566</sup> Si veda Gabriele M., *La Marina nella guerra italo-turca*, cit., pp. 183.

<sup>567</sup> Il futuro Reggimento San Marco. Sirianni acquisì notevole esperienza come comandante di forze di terra durante la rivolta dei Boxer in Cina. Infatti comandò un distaccamento forte di 39 uomini tra capi, sottocapi e comuni e dal sottotenente di vascello *Premoli* in: Ciro Paoletti *La Marina italiana in estremo oriente*, cit., pp. 40-42.



totalmente d'incarichi di comando complessi. Ma il neo promosso contrammiraglio aveva due delle prerogative principali richieste dal nuovo incarico: un carattere poco spigoloso e una conoscenza diretta con Ciano, che alla vigilia dei nuovi programmi di ammodernamento della Marina voleva un suo " amico " in tale ruolo per destinare quote consistenti al cantiere livornese Orlando. Quando Sirianni fu nominato sottosegretario di Stato, l'ammiraglio Ducci lasciò la carica di Capo di Stato Maggiore. A ricoprire tale incarico fu chiamato il vice ammiraglio Alfredo Acton. Non sorprende francamente neanche quest'altra decisione.

Con D.M. del luglio 1925, a completamento dell'opera, gli furono delegate tutte le competenze del ministero della Marina incluso il diritto d'intervento alle sedute del Consiglio dei Ministri, del Senato e naturalmente della Camera dei Deputati<sup>568</sup>. Non solo ma alla fine del 1925 Sirianni fu nominato, dal re, Grand'Ufficiale della Corona d'Italia e Commendatore dell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro<sup>569</sup>.

All'Adunanza pomeridiana degli Ammiragli dell'11 agosto 1925, che aveva come motivo di discussione *Nuove Costruzioni* parteciparono i Vice ammiragli d'Armata Alfredo Acton (Capo di Stato Maggiore della Marina e Presidente del Comitato Ammiragli), Emilio Solari, Diego Simonetti, i Vice Ammiragli di Squadra Guido Biscaretti di Ruffia, Giuseppe Mortola, Vittorio Molà, Pio Lobelli Bodoni; il Tenente Generale Ispettore D.M. Giovanni Tomadelli; il Tenente Generale Ispettore G. N. Giuseppe Rota; il Contrammiraglio di Divisione Fausto Gambardella; il Generale del Genio Navale Mibelli. Naturalmente a tale adunanza partecipò anche il Capo del Governo Benito Mussolini in qualità di ministro della Marina e il Contrammiraglio Giuseppe Sirianni, Sottosegretario di Stato per la Marina<sup>570</sup>. Fu Mussolini ad introdurre i motivi della discussione ossia: 1- se si dovevano costruire le navi portaerei; 2- se si doveva preferire a queste la costruzione d'incrociatori portaerei; 3- se si doveva preferire la costruzione di due incrociatori simili ai *Trento* ma migliorati; 4- se si doveva preferire la costruzione d'incrociatori con tonnellaggi inferiori ma in maggior numero.

Dopo tale introduzione la parola fu presa dall'ammiraglio Alfredo Acton che sostenne l'efficienza dell'idrovolante non solo come ricognitore ma anche come bombardiere prontamente impiegabile contro formazioni nemiche, per ciò escludeva la necessità della costruzione di una nave portaerei tanto più che non solo era più dispendiosa di un incrociatore tipo "*Trento*", ma anche più vulnerabile di quest'ultimo e non impiegabile come nave di linea, oltre che i vapori di benzina la rendevano vulnerabile anche al tiro di navi inferiori. Per quanto detto il vecchio ammiraglio sconsigliava nel modo più deciso la costruzione della nave portaerei. È interessante a questo punto riportare uno stralcio delle considerazioni che fece Mussolini dopo l'introduzione fatta da Acton:

---

<sup>568</sup> Ricorda Ernesto Pellegrini «Con decreto del Capo del Governo del gennaio 1926, gli fu pure delegata la firma di tutti gli atti, decreti e provvedimenti di competenza del Ministro della Marina, ad eccezione di taluni casi previsti dallo Statuto e del testo unico sulle pensioni civili e militari» in Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni Ministro della Marina*, cit., pp. 74.

<sup>569</sup> Ivi, pp. 76-77.

<sup>570</sup> Cfr., De Riso C., *L'Aviazione di Marina* cit. pp. 113.

«Se ho ben capito (Mussolini) parmi che questo tipo di nave richieda una forte difesa estranea ad essa, e che per poter navigare necessiti di numerosa scorta di altre unità minori; ora poiché il concetto logico da seguirsi è quello di costruire unità che in guerra possano fare da sé, parmi che la somma richiesta per una nave che sfugge all'applicazione di tale concetto possa essere meglio utilizzata nella costruzione di altri tipi. Inoltre i velivoli lanciati da una tale nave ... potranno tornarvi tanto facilmente, visto che la nave non può star ferma ad aspettarli, ma deve essere mobile per evitare gli attacchi che possono venire a lei diretti? E se vi è foschia, e se il mare agitato impedisce il ritorno sul ponte cosa succederà agli apparecchi? Sono tutti questi incidenti comuni ... In sostanza una nave portaerei è utile per un paese che intraveda la possibilità di una guerra oceanica; ma questo non è il caso nostro, perché condizione *sine qua non* per permetterci di affacciarci all'Oceano è quella di avere prima dominata la situazione mediterranea, il che potrà accadere solo se, per un declinare della potenza francese, potessimo impadronirci delle sue colonie africane»<sup>571</sup>.

Da qui l'invito di Mussolini ad esprimere il proprio parere. La nave portaerei fu ritenuta utile ma non necessaria da quasi tutti i membri così Mussolini poté facilmente dichiarare la nave portaerei *scartata ad unanimità*. In seguito fu preso in considerazione il progetto dell'incrociatore portaerei del generale Rota. Un incrociatore con ponte di volo armato con due torri quadrate da 203 mm. poste una a poppa e l'altra a prora per una stazza di 12.000 tonnellate. Così descriveva il proprio progetto il generale Rota:

«Il progetto da me studiato è quello di una nave portaerei; ma solo per poter passare le strettoie di Washington; in realtà esso riproduce una *nave con aerei*. In base alle convenzioni di Washington, la nave deve essere con *ponte di volo*. Potremmo arrivare fino alle 27.000 tonnellate, ma ho creduto di potermi fermare alle 12.000, poiché le 2.000 tonnellate in più rispetto ai tipi " *Trento* " erano sufficienti per assicurare alla nave un'efficace difesa subacquea, una buona protezione con corazza, una certa robustezza di scafo»<sup>572</sup>.

Mentre un incrociatore tipo *Trento* costava circa 152 milioni l'incrociatore portaerei studiato dal generale Rota costava circa 172 milioni. Anche questo progetto fu accantonato. In quella adunanza pomeridiana (13 agosto 1925) si presero le seguenti decisioni: 1- non costruire nessuna nave portaerei; 2- non costruire nessun incrociatore portaerei; 3- costruire 4 incrociatori leggeri da 4.500 tonnellate.

---

<sup>571</sup> Ivi, pp. 113. Cfr, anche Rastrelli A., *La Portaerei italiana*, cit. pp. 88-89.

<sup>572</sup> Cfr, De Riso C., *L'Aviazione di Marina*, cit. pp. 116.

Sicuramente questa seduta rappresentò un'altra occasione mancata per la costruzione della nave portaerei in cui la Regia Marina non seppe imporsi. In realtà, altre vere occasioni per ottenere la tanto agognata nave portaerei non ci saranno in futuro perché con l'arrivo di Balbo all'Aviazione, le già scarse possibilità di ottenere quel tipo di nave e quindi la conseguente autonomia aerea da parte della Regia Marina si scontrerà e s'infrangerà con la granitica volontà politica del ferrarese fortemente intenzionato a mantenere direttamente il controllo su tutto ciò che potesse volare.

Stupisce come l'ammiraglio Acton, che pur si era espresso favorevolmente all'aereo e alla nave portaerei in seguito alla partecipazione al congresso di Washington abbia in un certo qual modo fatto un passo indietro in seno all'adunanza del Consiglio degli Ammiragli del 13 agosto. L'introduzione fatta al discorso di Mussolini andava proprio nella direzione desiderata dal Capo del Governo, da sempre fautore dell'Aviazione. Eppure in qualità di comandante delle forze in mare durante l'esercitazione del 1924 aveva nella sua relazione finale ravvisato l'importanza dell'azione aerea, l'assoluta necessità che la marina si dotasse di una tale specialità per assolvere autonomamente quei servizi indispensabili alle forze in mare. Il progetto Rota presentava soluzioni interessanti e sicuramente migliorabile, poteva essere la base su cui fondare il primo nucleo dell'aviazione imbarcata, ma tale progetto urtava con la formazione di quegli ammiragli che erano cresciuti con il mito del cannone e delle corazze e poco avevano compreso della reale efficienza del siluro e dell'aereo. Le loro più grandi preoccupazioni provenivano dall'attacco subacqueo e dall'azione di siluranti di superficie contro cui, infatti, il progetto Rota era fortemente armato potendo contare su di un totale di sei complessi sestupli da 40 mm. e sei impianti singoli da 100 mm.

Le ristrettezze economiche e la necessità di implementare il nostro naviglio di linea aspettando la fine della vacanza navale, sicuramente condizionarono fortemente la decisione del Comitato degli Ammiragli. Ma non è errato sostenere che se a quella adunanza vi avessero partecipato personalità come Revel e Ducci o il Bernotti, molto probabilmente il risultato sarebbe stato diverso, e non ci sarebbe stato con ogni probabilità quel discorso introduttivo dell'ammiraglio Acton che andando nella direzione voluta dal ministro ad interim della Marina, ha condizionato i giudizi successivi.

Mentre nell'adunanza del Consiglio degli Ammiragli di agosto si parlava della nave portaerei come un bastimento effimero di cui non si riusciva a delineare l'impiego e valutarne i benefici, nella conferenza tenutasi a La Spezia nell'aprile dello stesso anno se ne tracciò con limpidezza il giusto impiego ed i relativi enormi vantaggi derivati. Il che è indice di come il problema della portaerei era molto sentito e dibattuto tra i quadri intermedi della Marina; ossia da quei quadri, o meglio da quella generazione di comandanti che non crebbero con il mito del cannone e della corazza. Illuminante se

non profetico fu l'intervento del maggiore del Genio Navale Luigi Gagnotto<sup>573</sup> il quale in quella conferenza sostenne che:

« ... Date le moderne artiglierie, la distanza dei combattimenti si può ritenere attorno i 20 km. A tale distanza un osservatore anche molto acuto che stia sulla coperta di una nave non potrà vedere altro che le sovrastrutture della nave nemica ... In questi frangenti ecco che l'aviazione viene in aiuto della nave mettendo i suoi occhi a servizio della stessa, ed è un aiuto formidabile questo, perché il problema del tiro navale è di tale complessa difficoltà da non poter essere facilmente risolto senza indicazioni precise degli scarti; se il direttore del tiro può avere l'indicazione esatta degli scarti dei primi colpi, è in grado di aggiustare immediatamente il tiro e di far sì che i colpi successivi siano subito efficaci.

Però anche prima che le navi giungano a portata di tiro è importantissimo l'aiuto che possano dare gli occhi dell'aviazione esplorando il mare; un Ammiraglio che possa avere informazioni sulle forze nemiche che ha di fronte, sui loro movimenti e quindi sulle intenzioni è in grado di giudicare con molta migliore condizione di causa sull'opportunità e sul modo d'impegnarsi e sullo svolgimento da dare alla sua azione.

Non solo, ma l'aviazione, oltre a portare l'aiuto dei suoi occhi in uno scontro sul mare, può assumersi anche una parte più diretta coadiuvando con i suoi mezzi di offesa a demolire la resistenza avversaria, e questo sarà senza dubbio l'incarico più importante che sarà dato in avvenire all'aviazione navale. Gli aeroplani siluranti sono in studio avanzato presso tutti gli Stati e gli aeroplani bombardieri che possono rovesciare tonnellate di esplosivo sopra le navi sono provati con esito favorevole: tutti ricordano gli esperimenti americani contro la corazzata *Albany*, e i più recenti contro la *Washington*»<sup>574</sup>.

Quindi per il maggiore Luigi Gagnotto, l'aviazione "navale" doveva non solo svolgere una indispensabile funzione di ricognizione, tesa a dare le maggior informazioni possibili per avvantaggiare la flotta, ma doveva collaborare attivamente con le forze di mare per dare a quest'ultime le informazioni indispensabili per aggiustare il tiro navale contro le formazioni nemiche. Sorprende inoltre la lucidità del Gagnotto quando intravede nell'aereo un mezzo micidiale d'offesa navale, sostenendo che quest'ultimo compito sarà il più importante affidato all'aviazione navale. Continuando nel suo intervento sosteneva che:

---

<sup>573</sup> Il maggiore Gagnotto sarà l'ideatore di ben due catapulte per aereo adoperate dalla Regia Marina: una da 5000 kg poppiera brandeggiabile adoperate per le corazzate Classe *Littorio* e una da 2700 kg. prodiera non brandeggiabile per gli incrociatori da 10.000 tonnellate modello *Washington*.

<sup>574</sup> Si veda di Gabriele M., *Una voce degli anni Venti nel dibattito sulle portaerei*, in «Rivista Marittima» maggio 1998 pp. 11-12.

«Nasce come logica ed immediata conseguenza che una squadra scoperta e sorvegliata e bombardata ed avvelenata dagli aerei nemici cercherà di difendersi coi mezzi suoi cioè colle artiglierie antiaeree, queste però hanno delle grandi limitazioni specialmente verso aerei esploratori, così che non resterà altro mezzo che ricorrere all'aereo per battere l'aereo e la Squadra Navale si dovrà provvedere di velivoli da caccia veloci e potenti che al primo avviso possano alzarsi e difenderla contro i grandi nemici aerei da bombardamento e per distruggere gli incomodi esploratori nemici»<sup>575</sup>.

Impressionante, come la descrizione sia puntuale e precisa quasi vent'anni prima degli scontri aereo navali; unica eccezione la considerazione che le flotte potessero essere attaccate con gas, che in verità si sarebbero dispersi immediatamente, ma ciò è probabilmente attribuibile a qualche lettura douhettiana dell'ingegnere. Leggendo questo passo della relazione non si può essere che d'accordo con Achille Rastelli quando sostiene che il Gagnotto aveva profeticamente anticipato le battaglie del Mar dei Coralli e di Midway, e che purtroppo nessuno al vertice della Regia Marina aveva questa visione così *chiara del futuro*<sup>576</sup>. La relazione continua asserendo che per assolvere a queste funzioni occorre dotarsi di navi appositamente realizzate con piattaforme per il decollo e l'atterraggio, indicando come buone le misure di 30 metri per la larghezza e 200 metri per la lunghezza e con sovrastruttura su di un lato, *l'isola*<sup>577</sup>, dove collocare il ponte di comando il fumaiolo, le maniche a vento, l'albero, qualche artiglieria. Tale nave doveva essere dotata di buona velocità e non impiegata in prima linea ma protetta e posta dietro le altre navi. Continua sostenendo che sarebbe inutile dotare tali navi con artiglierie navali pesanti perché alla sua difesa ci penseranno sia i caccia che le altre navi:

«Del resto, si deve tener ben presente che come l'arma principale della grande nave di linea è il cannone, così l'arma della nave porta velivoli è il velivolo. È vero che una nave di linea potrà sparare diversi colpi al minuto e che la nave porta velivoli impiegherà forse qualche minuto a lanciare

---

<sup>575</sup> Ivi, pp. 13.

<sup>576</sup> Rastelli A., *La Portaerei italiana* cit. pp. 97. Nell'articolo comparso su Rivista Marittima il Gabriele sottolinea come: «Eppure già nel 1925 non era mancata una visione chiara e completa della funzione di tali unità. Schematicamente, il maggiore Gagnotto elencava i compiti seguenti, nella conferenza che abbiamo citato: esplorazione, bombardamento e siluramento, rilievo degli scarti e dei tiri delle artiglierie, protezione dei velivoli adibiti ai compiti sopraelencati, caccia dei velivoli avversari». Gabriele *Una voce degli anni Venti* cit. pp. 17.

<sup>577</sup> L'isola presentava per il relatore tutta una serie di vantaggi: « Permette al comandante di avere bene sott'occhio la nave e quindi di potere direttamente ed immediatamente rendersi conto delle necessità di manovra (cosa questa che si risolve in un immediato vantaggio anche per l'aviatore che deve attendere, perché troverà la nave orientata nel modo migliore rispetto al mare ed al vento). La presenza dell'isola permette ancora di portare i prodotti della combustione in alto, lontano dal piano di atterramento, cosa che non avviene colla piattaforma sgombra, perché in tale caso i prodotti della combustione devono essere scartati, per mezzo di lunghi condotti ingombranti e caldissimi, di poppa o di lato, sempre sotto la piattaforma, in condizioni tali cioè da poter produrre su di essa vortici pericolosissimi. Se sopra l'isola poi troveranno posto delle artiglierie, esse saranno nelle condizioni migliori per agire, specie se antiaeree. Se la nave possiede artiglierie di un certo calibro è necessaria una coffa per la direzione del tiro che deve essere portata dall'albero ... ». Ivi, p. 17.

uno dei suoi proiettili, voglio dire un aeroplano, ma mentre il proiettile del cannone ha una portata di 20 km circa ed una potenza distruttiva rispettabile ma limitata, l'aeroplano può avere tanto una portata quanto una potenza distruttiva di molto maggiore, così che se si moltiplicassero i numeri dei colpi che può sparare la nave di linea durante un'azione per l'efficacia di ogni colpo e si moltiplicasse il numero dei velivoli che nella stessa azione possono essere *sparati* dalla nave portaerei per l'efficacia distruttiva di ognuno di essi, si otterrebbero due prodotti i quali darebbero un'idea chiara del valore bellico relativo delle due navi e non so quale dei due sarebbe maggiore, forse il vantaggio allo stato attuale delle cose sarebbe per la nave di linea però io sono personalmente sicuro che non passeranno 10 anni che il vantaggio passerà nettamente dall'altra parte»<sup>578</sup>.

Analisi lucida è sorprendentemente quella del Gagnotto che profetizza, non solo sull'impiego del mezzo aereo, ma anche sull'utilizzo della nave porta aerei in seno alla squadra navale, in una nazione ove non era in costruzione un tale tipo di bastimento. Al riguardo non si può non essere d'accordo con le conclusioni del Gabriele:

«Premeva rilevare la presenza, nel dibattito sugli orientamenti di fondo da dare alla composizione della flotta, l'esistenza in seno alla Marina militare italiana, in tempi assai precoci, di una componente di pensiero chiara sulle prospettive che i nuovi mezzi navali avrebbero avuto nella lotta sui mari. In un'epoca nella quale soltanto gli anglosassoni sembravano ricercare vie nuove per utilizzare il nascente potere aereo in funzione navale, qualche voce intelligente si levò anche in Italia ad indicare quali vie si sarebbero dovute battere per avere davvero una marina moderna e bilanciata. Sarà bene non dimenticarlo, quando si scriverà la storia della politica navale italiana tra le due guerre»<sup>579</sup>.

Con le dimissioni di Revel e l'allontanamento dell'ammiraglio Ducci dal ruolo di Capo di Stato Maggiore, i nuovi vertici della Marina non seppero imporre al governo la costruzione della nave portaerei, nonostante l'approvazione di quei bilanci quinquennali per la ricostruzione della flotta tanto agognati dal Duca del Mare. Nel 1926 dopo la realizzazione di un progetto nave portaerei da 9.000 tonnellate, uno da 15.000 tonnellate e quello dell'incrociatore porta velivoli dell'ingegnere Rota se ne aggiunse un altro, assolutamente originale, quello del generale del Genio Aeronautico Alessandro Guidoni. Il progetto proponeva un catamarano porta velivoli studiato appositamente per consentire all'Italia la realizzazione di una nave porta velivoli di grande rendimento a basso costo che potesse essere di sussidio alla flotta in azioni navali d'alto mare , per il servizio di ricognizione rapida

---

<sup>578</sup> Cfr, Gabriele M., *Una voce degli anni Venti*, cit., p. 18.

<sup>579</sup> Ivi, pp. 18.

e lontana e per l'attacco alle navi nemiche. Aveva un'importanza difensiva perché poteva essere impegnata per la difesa di basi navali, assaltando la flotta nemica prima del suo attacco. Avrebbe potuto supportare uno sbarco o stanziare subito una forza aerea in territorio nemico appena occupato. Insomma una serie di impieghi che, poi nella realtà delle cose, l'aviazione di marina su portaerei ebbe durante tutto il secondo conflitto mondiale. Sostiene Guidoni:

«Se armate con velivoli da bombardamento pesante e dotate di alta velocità esse costituiscono un mezzo d'offesa molto efficace, sia per il raggio d'azione, sia per la capacità di distruzione delle munizioni di lancio. Vi ha chi considera la nave porta-velivoli come molto più efficiente delle navi di linea. È poi da notare che il costo di una nave porta-velivoli non è molto superiore a quella di una stazione a terra equivalente, la quale non ha però il vantaggio di essere semovente»<sup>580</sup>.

Per Guidoni, il catamarano rappresentava un'ottima soluzione dato che nel corpo centrale del bastimento si sarebbe realizzato un'ampia aviorimessa. Importante sarebbe stata la larghezza del ponte dato che mentre esistevano sistemi di frenamento, che consentivano l'atterraggio in 50 o 60 metri il ponte largo avrebbe liberato il pilota dalla continue preoccupazioni delle deviazioni laterali sia in fase di atterraggio che di decollo. Originalissima la soluzione progettata dal Guidoni per l'apparato motore. Era prevista l'installazione di due motori diesel da 2.000 HP ciascuno (o 4 da 1.000 HP) accoppiati ad alternatori per fornire corrente ai motori elettrici da crociera, e ben 100 motori FIAT A. 25 da 850 HP. I motori diesel dovevano garantire la velocità di crociera di 14 nodi circa, mentre l'attivazione dei motori aerei era prevista per la fase di combattimento. Questi dovevano produrre una potenza di circa 80.000 HP che avrebbe consentito il raggiungimento di ben 33 nodi. Il progetto si dilunga sullo studio dei pesi e si può notare come i due motori diesel, con un peso complessivo di 80 tonnellate, sprigionano una potenza di 4.000 HP, mentre i 100 motori a benzina, per un peso complessivo di solo 120 tonnellate, sviluppano una potenza di ben 80.000 HP. Sicuramente all'epoca del progetto nessun altro sistema avrebbe potuto sviluppare una tale potenza per quel peso. Tale nave avrebbe dovuto imbarcare 10 apparecchi da bombardamento a carrello, 9 idro-caccia e 6 apparecchi idro da ricognizione. Mentre gli idro potevano essere lanciati dalla catapulta o posizionati a mare tramite le gru laterali, i grossi apparecchi da bombardamento potevano decollare dal ponte di volo e li riatterrare grazie ad un sistema di frenamento a cavi trasversali, sperimentato anni prima a Montecelio su di un simulacro di ponte di volo. Naturalmente gli idro avrebbero effettuato l'ammarraggio e sarebbero stati recuperati tramite gli argani laterali o lo

---

<sup>580</sup> Cfr, Ressimann C., *La Nave Porta-Velivoli di Alessandro Guidoni*, in «Rivista Marittima» febbraio, 1977, pp. 59.

scivolo poppiero. La nave sarebbe stata armata con 4 pezzi da 152/35 e soli due pezzi da 76 antiaerei. Chiudeva l'armamento due tubi lancia siluri da 450 mm<sup>581</sup>. Se tale nave fosse stata realizzata sarebbe stata l'unica nave portaerei dotata di tubi lancia siluri ad eccezione della Bèarn francese.

È importante sottolineare come nello studio il generale Alessandro Guidoni avesse incluso un disegno che poneva a confronto il proprio progetto con le navi porta-velivoli dell'epoca. Tra queste l'*Hermes*, l'*Eagle*, l'*Argus* e la *Furious* inglesi; la *Langley* e la *Lexington* americane. Il dettaglio del disegno dei particolari delle navi porta-velivoli fa pensare che quell'alone di segretezza che avviluppava tali costruzioni stesse iniziando a svanire.

Dopo che Mussolini privò la Regia Marina delle sue "ali", il primo ministro acconsentì, in forma quasi di risarcimento, alla costruzione di una nave porta idrovolanti la "*Giuseppe Miraglia*". Si trattava in realtà della nave postale *Città di Messina* inserita nel Quadro del Naviglio come "*nave portaerei*". Nave trasporto a due eliche con due fumaioli a due catapulte delle quali una modello Gagnotto. La realizzazione di tale tipo di nave presentò molteplici problematiche non ultime un affondamento a causa di un'insistente pioggia e un più rigoroso studio della distribuzione dei pesi.

La nave poteva contare su di un'ampia aviorimessa poppiera e prodiera, nel complesso poteva trasportare ben 20 idrovolanti alcuni dei quali con ali smontate. La *Miraglia* poté entrare in servizio solo nel novembre del 1927 con un dislocamento di circa 5.200 tonnellate ed una velocità massima di 21 nodi<sup>582</sup>.

Praticamente la *Miraglia* entrò in servizio quando l'ammiraglio Bernotti presentò a Sirianni, nel settembre del 1927, un memorandum sui *Fondamenti di politica navale*, che poi verrà sottoposto a Mussolini<sup>583</sup>.

Lo studio del Bernotti inizia sottolineando le incertezze dello sviluppo della politica navale a causa delle difficoltà economiche del dopo guerra e sul continuo sviluppo dei mezzi bellici. Una flotta ben organizzata doveva essere costituita da tutte le tipologie di navi: corazzate, incrociatori da battaglia, incrociatori leggeri, cacciatorpediniere, sommergibili, navi portaerei e navi ausiliarie. In questa ottica

---

<sup>581</sup> Ivi, pp. 63-65. Si veda anche Rastelli A., *La portaerei Italiana*, cit., pp. 95-96.

<sup>582</sup> Ivi, pp. 99-102.

<sup>583</sup> «Dopo l'avvento del fascismo, quando dal 1922 al 1925 fu ministro della Marina il Grandammiraglio Paolo Thaon di Revel, l'Italia aveva impostato due grandi incrociatori leggeri, del tipo stabilito dal trattato di Washington (gli incrociatori *Trento* e *Trieste*). Nei due anni successivi non erano state messe sullo scalo importanti unità navali; erano stati soltanto approvati i piani degli incrociatori di 5.200 tonnellate della classe "*Condottieri*". Con questi piccoli incrociatori, la cui costruzione era caldeggiata dal sottosegretario di Stato, ammiraglio Costanzo Ciano, si presumeva di raggiungere, con criteri di ardita leggerezza, la velocità di 37 nodi. L'armamento sarebbe stato costituito da otto cannoni da 152 mm. (sull'asse longitudinale). Le proposte dello Stato Maggiore della Marina erano rimaste inascoltate. Da tutto ciò scaturiva la necessità di uscire dalla stasi delle costruzioni navali; a tale scopo, durante la mia destinazione alla base navale di Napoli, nel settembre 1927 inviai al gabinetto del ministro della Marina un memorandum sui *Fondamenti di politica navale*, che dal sottosegretario di Stato, ammiraglio Giuseppe Sirianni, fu sottoposto a Mussolini». In Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, cit., p. 150.



le navi da battaglia sarebbe state, come nel passato, la «*la spina dorsale della flotta*»<sup>584</sup>. La tregua navale accordata a Washington non voleva sminuire l'importanza di tale tipologia di naviglio, ma ne posticipava la costruzione per meri motivi economici visto l'ingenti quantità di danaro necessarie per costruire tale tipo di nave. L'analisi prosegue sottolineando come le "*grandi Marine*" (Gran Bretagna, Stati Uniti, e Giappone) avevano una buona disponibilità, quantitativa e qualitativa di tali navi, mentre le "*Marine secondarie*" (Francia, Italia e Spagna) non solo ne posseggono in numero assai limitato ma anche antiquate e fortemente vulnerabili. Da qui la scelta obbligata, per queste Marine secondarie, d'impiegare tali navi con grandissime restrizioni, che ne limitano il valore bellico e che giustificano l'incertezza per il costoso mantenimento in servizio. Per ciò che concerne il naviglio minore, l'ultima guerra ne aveva accresciuto il valore sottolineando come tale naviglio fosse necessario per assolvere numerosi compiti, oltre ad essere ausiliario alle forze di linea. Non sarà possibile, per tale naviglio, determinarne la quantità necessaria in base al confronto con la Marina avversaria, dato che «*il contrasto delle forze sarà multiforme, per effetto degli svariati mezzi aerei, di superficie e subacquei*»<sup>585</sup>. Ma il fabbisogno di tali navi dovrà scaturire dalle necessità strategiche e non dal confronto numerico con la Marina avversaria anche perché vista la molteplicità di mezzi e forze l'impiego di questi ultimi si baserà sul principio del coordinamento dei mezzi. Il documento passa poi ad analizzare alcuni aspetti navali della prima guerra mondiale. L'Italia posta geograficamente al centro del Mediterraneo con oltre 3.000 km di coste era dipendente dalle importazioni. Queste per oltre i tre quarti provenivano dal trasporto navale e nonostante l'aiuto delle flotte mercantili e militari dell'Intesa si dovette ricorrere a non pochi espedienti per assolvere questo compito costringendo le navi mercantili senza scorta alla navigazione costiera, a causa dell'esiguità del naviglio sottile schierato per quasi tutta la sua totalità nell'Adriatico. Nel documento si analizza anche il futuro impiego su vastissima scala del mezzo aereo. L'Italia è esposta enormemente a tale tipo di offesa, per ciò è indispensabile orchestrare un formidabile contrasto aereo, che necessita della collaborazione tra l'aviazione ausiliaria della Marina e la Regia Aeronautica. Indispensabile che il personale di quest'ultima abbia una buona competenza specifica per la navigazione navale, il riconoscimento delle navi e l'attitudine ad anticiparne le manovre.

Il memoriale continua asserendo che data la particolarità geografica dell'Italia, le linee di comunicazione marittime sono esposte ad attacchi anche al di fuori del Mediterraneo. Fatta tale premessa e per ciò che concerne il livello minimo di potenzialità marittima necessario all'Italia il Bernotti si esprime così:

---

<sup>584</sup> Ivi, p. 152.

<sup>585</sup> Ivi, pp. 153.

«... pur facendo logico assegnamento sulle alleanze, e sulla benevola neutralità di altre Potenze, bisogna tenere conto di questa eventualità. Ma, per considerare il fabbisogno minimo si deve riflettere soprattutto che non sarebbe logico attendere un diretto concorso per la difesa del nostro traffico nel Mediterraneo, se anche fossimo alleati con la Marina che dispone del maggiore numero di incrociatori. Conviene tener presente come alla conferenza di Ginevra si sia accennato alla complessità e alle difficoltà della difesa delle linee di comunicazioni. In base a quanto precede il principio del minimo di potenzialità marittima necessario all'Italia deve stabilirsi nel modo seguente: *la Marina deve possedere una forza capace di assicurare le comunicazioni dell'Italia nel Mediterraneo*»<sup>586</sup>.

Implicita la convinzione di una alleanza con la Gran Bretagna o al minimo una sua neutralità benevola. Andando a considerare un futuro conflitto l'ipotesi più realistica sarebbe quella di considerare entrambe le flotte libere di operare nel Mediterraneo. Ciò considerato abbisognava proteggere il traffico in maniera *diretta ed indiretta*. La prima si sarebbe dovuta effettuare non solo contro le forze subacquee, ma anche contro forze di superficie. La seconda, la più essenziale, è quella rivolta contro le forze nemiche di superficie in mare e nei porti. Poi il documento passa ad analizzare il problema delle navi di linea nella realtà della Regia Marina. La tematica viene affrontata rilevando i pregi ed i difetti dell'impiego ed il mantenimento in servizio delle non più giovani navi da battaglia italiana. La prima considerazione che fa il Bernotti e che anche altre nazioni più ricche dell'Italia mantengono in vita navi da battaglia vetuste come quelle italiane<sup>587</sup> e che un'azione navale condotta con forze leggere doveva poter contare sul sostegno da parte delle navi di linea. Un punto a favore delle navi da battaglia partiva dalla considerazione che nella politica estera e nei trattati internazionali le nazioni hanno tanto più peso quanto più grosso è il tonnellaggio totale delle sue "Capital Ship" e che se l'Italia rinunciava alla sostituzione prima dell'eliminazione del vecchio naviglio da battaglia vedrebbe inesorabilmente decadere il proprio prestigio navale ed internazionale. Per la realizzazione di tali navi il Bernotti non solo ricordava che il costo unitario per chilo era di molto inferiore a quello del naviglio sottile, ma che la resa era di sicuro maggiore dato che il naviglio sottile era soggetto a rapido deterioramento. L'analisi con grande lucidità passava in rassegna i "Contro" delle allora attuali forze di linea italiane. La prima considerazione al riguardo è che le navi da battaglia italiane erano rimaste quelle della prima guerra mondiale e quindi esposte all'attacco aereo e subacqueo. Queste necessitavano quindi di una scorta aerea che « *non potrà essere assicurata con la dovuta continuità e intensità quando le navi debbano spingersi al largo delle*

---

<sup>586</sup> Ivi, pp. 156.

<sup>587</sup> A tal riguardo bisogna comunque considerare che in tali nazioni le navi con la stessa anzianità avevano un tonnellaggio maggiore, erano concettualmente più moderne e disponevano di un armamento superiore a quelle italiane. L'unico vero confronto che le corazzate veloci potevano sostenere era con le corazzate francesi.

*proprie coste e non si disponga di vere e proprie navi portaerei »*<sup>588</sup>. L'autore considerava, molto realisticamente, nel suo scritto, che l'ipotesi d'impiego di tali navi fosse estremamente limitata e quindi non avrebbero potuto svolgere quell'azione di "spina dorsale della flotta" anzi ne avrebbero conseguentemente limitato l'azione visto che parte del naviglio leggero ne sarebbe comunque stato destinato alla scorta, assorbendo così personale ed aumentando le spese di manutenzione ed esercizio. Da qui le conclusioni che sottolineano come la presenza di navi di linea non sminuisce il ruolo del naviglio minore ma anzi lo accresce; che non si può compensare tra navigli così differenti e che soprattutto la scarsa efficienza delle navi di linea italiana in concomitanza con i grandi costi di manutenzione e gestione inducono a ritenere conveniente se non necessaria la loro radiazione armonizzata naturalmente da un piano di sviluppo navale. Il naviglio minore abbisogna di particolare attenzione, visto la tendenza che ha a logorarsi più rapidamente del naviglio di linea e dato che le riparazioni non sono in grado di portare il natante allo stadio iniziale d'efficienza. Perciò bisognava suddividere il naviglio in due categorie, indicando con *la prima* le navi che davano assoluta garanzia di un buon rendimento e con *la seconda* le navi in avanzato stato declassamento alle quali si potevano assegnare solo compiti secondari. Per il Bernotti da questa suddivisione scaturiranno l'esigenze di rinnovamento del naviglio: «*il modo in cui queste necessità devono essere soddisfatte risulterà dai criteri qualitativi e quantitativi per lo sviluppo della flotta*»<sup>589</sup>. La flotta dovendo svolgere svariati compiti ed assolvere alle necessità impellenti non può avere un organico fisso ma deve rispondere razionalmente ai bisogni del periodo. Per stabilire le necessità *quantitative* del naviglio di prima categoria bisognerà fissare il fabbisogno numerico dei sommergibili e del naviglio sottile e fissare il quantitativo globale di tonnellaggio per gli incrociatori e le navi di linea. Quest'ultime, coadiuvate dal naviglio di scorta, rappresenterà la massa di manovra per la difesa indiretta delle linee di comunicazione "*Armata Navale*".

Il rinnovamento del naviglio deve essere continuativo dato che una Marina deve essere di qualità, soprattutto se questa è piccola. La qualità non deve attendersi solo da personale ma anche dal mezzo. Bisognava prevedere il numero di sommergibili e di MAS da impiegare simultaneamente, tale numero a causa delle riparazioni e dei turni di riposo andava triplicato. Il naviglio secondario sarebbe stato destinato alla scorta convoglio dato che se tale naviglio fosse impiegato per la difesa indiretta del traffico ne inficerebbe l'efficacia. Continuando la stesura di questo documento l'autore sostiene che la Regia Marina debba stare necessariamente al passo con i tempi se non preconizzarli, sviluppando al massimo le nuove tecnologie e le nuove invenzioni non disdegnando di acquistarle all'estero, nonostante le ristrettezze economiche. Il memorandum arriva al cuore del problema, "*Le navi portaerei*". Prima l'autore sottolinea le motivazioni che mettono in dubbio la realizzazione di tale

---

<sup>588</sup> In Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, cit., p. 159.

<sup>589</sup> Ivi, p. 162.

battello per la Regia Marina ossia: 1- le condizioni geografiche dell'Italia e del Mediterraneo che favoriscono l'intervento di apparecchi provenienti da basi terrestri tenendo conto del progressivo aumento e dell'autonomia dei velivoli; 2- per le difficoltà della realizzazione di tale tipo di nave; 3- per il costo (assai elevato n.d.r.)<sup>590</sup>. L'analisi prosegue sottolineando come nella realtà delle cose non si potesse fare affidamento sul concorso dei velivoli stazionati in basi terrestri visto la grande velocità delle navi ed i loro repentini cambiamenti di rotte e le notevoli difficoltà nelle comunicazioni che ne inficiavano il rendimento sia come difesa attiva sia per l'esplorazione tattica:

«... anche nelle manovre a parti contrapposti lo svolgimento del tema presenta caratteri ben lontani dalle incertezze del caso reale. Eppure tutt'altro che raramente dobbiamo constatare in queste esercitazioni la mancanza di tempestività del concorso dei velivoli. Una forza navale deve poter disporre direttamente dei velivoli in ogni istante, e quindi occorre che essi abbiano la *base mobile*, cioè siano imbarcati sulle navi. Non è sufficiente disporre dei velivoli imbarcati sulle unità combattenti, perché questi non possono essere che in numero assai ristretto. Non possono essere ripresi a bordo, e soprattutto sono semplici velivoli da esplorazione, mentre l'impiego tempestivo dei velivoli da combattimento è da considerarsi essenziale per una Marina modernamente costituita »<sup>591</sup>.

Il Bernotti in questo breve passaggio mette in risalto, tutti i limiti di una squadra navale sprovvista di nave portaerei che le possa fornire la copertura aerea e la ricognizione necessaria. Pur non entrando nel merito di uno specifico addestramento per la navigazione navale sottolinea l'imperizia della Regia Aeronautica fin lì dimostrata ed emersa durante l'esercitazioni navali a parti contrapposte dove il suo impiego si è spesso dimostrato non solo poco tempestivo ma al quanto inutile. Giudizio severo ma reale spesso sottaciuto dai vertici della Regia Marina nelle relazioni delle esercitazioni navali<sup>592</sup>. Una volta sottolineata la necessità di dotarsi di una nave portaerei il Bernotti evidenzia come fosse inutile una qualsiasi soluzione di compromesso che creerebbe solo cattive navi portaerei o pessimi incrociatori. Perciò nonostante la nave portaerei sia ancora allo stato sperimentale (cosa non del tutto vera come dimostra l'intervento del Gagnotto n.d.r.) essa sarà indispensabile nelle guerre future e l'Italia non può e non deve aspettare che tale importanza si rilevi durante la guerra trovandosi così in una situazione di arretratezza ma deve procedere alla sperimentazione di tale

---

<sup>590</sup> Ivi, p. 169.

<sup>591</sup> Ivi, p. 169.

<sup>592</sup> È doveroso ricordare che le relazioni di fine esercitazione navale iniziarono ad avere carattere neutro e non più doverosamente critico riguardante la collaborazione della Regia Aeronautica dalle dimissioni di Revel in poi. Anzi tali relazioni durante il periodo nefasto che vedrà l'ammiraglio Cavagnari in qualità di Capo di Stato Maggiore e sotto segretario di Stato della Marina assumeranno toni inutilmente trionfalistici mentre nell'esercitazioni l'apporto aereo sarà caratterizzato da inutili voli in formazione.

nave, dato che una Marina piccola deve essere assolutamente moderna e di qualità. Dopo un riepilogo in un “ Quadro sintetico “ il memorandum concludeva così:

«Seguendo i criteri enunciati non si stabilisce un programma di costruzioni a lunga scadenza ma si sviluppa la Marina in modo continuativo, conciliato con la necessaria elasticità. La politica navale deve adattarsi a mutevoli contingenze, ma deve essere regolata da un *programma di idee*. Questo programma abbiamo cercato di delineare»<sup>593</sup>.

Quindi le navi da battaglia sono ancora la *spina dorsale dell'Armata Navale*, e se ne riconosce il grande valore politico e diplomatico, ma il Bernotti suggerisce la demolizione delle 5 dreadnought troppo poco armate e poco veloci per poter affrontare un nuovo conflitto. Gli incrociatori tipo “*Washington*” troppo poco resistenti per poter costituire il nerbo della Regia Marina. Questi devono essere sostituiti con navi più solide e questo non è possibile nei limiti delle 10.000 tonnellate. Bisogna sviluppare sommergibili di media crociera in buon numero per supplire le molte esigenze navali. Gli Esploratori e gli incrociatori leggeri possono essere armi temibili contro il naviglio silurante nemico, l'aereo e la portaerei erano divenute realtà imprescindibili per una moderna Marina. Non si può non condividere il parere dell'ammiraglio Ramoino quando sostiene che:

«I Fondamenti di politica navale è certamente una pietra miliare nello sviluppo del pensiero marittimo nazionale e deve aver rappresentato un documento di discussione per tutta la Marina del Tempo. Riassume infatti alcune idee maturate dal Bernotti ed in parte già espresse nel suo libro *// Potere Marittimo nella Grande Guerra*, ... a cui si aggiungono l'esperienze più recenti quale comandante di una Nave da Battaglia e quale Capo di Stato Maggiore dell'Armata Navale. Conoscendo il carattere dello studioso quasi sicuramente è frutto di ampie discussioni sia con i suoi frequentatori della nuova Scuola di Guerra da lui fondata, sia con i suoi collaboratori dello Stato Maggiore della Flotta»<sup>594</sup>.

Comunque con stupore dello stesso autore del memorandum, il Sotto Segretario di Stato ammiraglio Sirianni, compagno di corso del Bernotti, sottopose tale documento al Capo del Governo che lo trovò interessante. Infatti nella lettera di risposta al Sirianni, Mussolini asseriva d'aver letto molto attentamente il documento ed era d'accordo con il Bernotti sulla inutilità di mantenere operative le vecchie navi di linea; sull'impiego di sommergibili da media crociera come su quello degli incrociatori leggeri da 5.200 tonnellate. Mentre approvava le riserve sulla super velocità che di fatto rendevano

---

<sup>593</sup> Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, cit., pp. 171-172.

<sup>594</sup> Ramoino P. P., *Romeo Bernotti*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 2006, pp. 67.

improbabile la costituzione della spina dorsale della flotta con gli incrociatori tipo "Trento", conservava il suo scetticismo sulla necessità di fornire alla Marina una nave portaerei specialmente se sperimentale<sup>595</sup>.

Naturalmente anche Sirianni condivideva, almeno in parte, le idee del Bernotti, altrimenti non avrebbe provveduto a sottoporre il documento all'attenzione del Capo del Governo, cosa che non era tenuto assolutamente a fare. Tale documento assumeva un'importanza maggiore dato che a quel tempo si stava valutando la possibilità di approntare i tanto sospirati piani di costruzione navale quinquennali, fortemente voluti e mai ottenuti da Revel. Questa necessità si evince dalla precisa richiesta da parte di Mussolini circa il programma futuro sul tonnellaggio delle navi di linea; cosa assai difficoltosa da determinare visto che l'Italia stava ancora in quella pausa di costruzioni del naviglio da battaglia sancita a Washington. La Marina non aveva iniziato tali studi, anche perché la volontà politica, visto la defezione francese ed italiana al congresso di Ginevra del 1927, era propensa ad aspettare il nuovo congresso sul disarmo previsto a Londra nel 1930, per approntare studi di tal genere.

Il 21 dicembre 1927 l'ammiraglio Ernesto Burzagli fu nominato Capo di Stato Maggiore e unitamente a tale nomina il Bernotti fu nominato Sottocapo di Stato Maggiore della Marina. Evidentemente il memorandum aveva impressionato notevolmente il Capo del Governo. Questo cambio di vertice aveva molteplici significati. Con la nomina dell'ammiraglio Burzagli a Capo di Stato Maggiore della Marina si allontanava dalla stanza dei bottoni l'ammiraglio Alfredo Acton, uomo di mare di assoluta esperienza e di grande spessore.

Acton aveva ben svolto la sua funzione di parafulmine; con le dimissioni di Revel e la creazione della figura del Sottosegretario di Stato, molti al vertice della Marina ritenevano che tale nomina fosse naturalmente destinata all'ammiraglio Ducci. Quest'ultimo, non solo non si vide assegnare tale ruolo ma fu destinato ad altro ufficio e dovette lasciare l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina. Per Mussolini e Ciano le dimissioni dell'ammiraglio Revel non sarebbero servite a nulla se a ricoprire il ruolo così delicato di Capo di Stato Maggiore ci fosse rimasto il più stretto sostenitore e collaboratore di Revel. Bisogna tenere anche in considerazione che l'ammiraglio Ducci oltre ad essere

---

<sup>595</sup> Il Capo del Governo così riportò le sue impressioni all'ammiraglio Sirianni: «Caro Sirianni, ho letto il rapporto di Bernotti. È interessante. Mi piace costatare che il Bernotti riconosce la nullità di una ulteriore conservazione delle nostre vecchie navi di linea. L'idea della divisione del naviglio in due categorie è buona ed attuabile. Approvo anche le riserve del Bernotti circa la tendenza alla supervelocità. Quanto ai sommergibili mi pare buono il criterio della capacità per media crociera. Vedo che il Bernotti approva gli incrociatori leggeri da 5.200 e che esprime un giudizio negativo sui "Trento" come navi di sostegno o di linea. La famosa *spina dorsale* non può essere fornita dai "Trento". Insisto sulle mie riserve circa la *necessità* di costruire una nave portaerei, specie del formato ridotto o sperimentale che consiglia il Bernotti. Avrei voluto maggiore precisione circa il programma futuro per il tonnellaggio delle navi di linea. soprattutto concordo nel criterio fondamentale che ha guidato lo studio del Bernotti e cioè il criterio *qualitativo*. Non solo in unità ma anche in strumenti e uomini. Ella è autorizzato a far conoscere al Bernotti queste mie troppo sommarie osservazioni, frutto però di un'attenta lettura». Il documento è datato 23 ottobre 1927. in Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, cit., pp. 172.

un forte sostenitore dell'aviazione di Marina e della nave portaerei era persona molto poco incline al compromesso. Così la scelta ricadde sull'anziano ed stimatissimo Acton, il quale se pur consapevole dell'importanza di una nave portaerei non avrebbe mai preferito tale bastimento ad un buon incrociatore. Mussolini e Ciano avevano ben compreso che una nomina a Capo di Stato Maggiore della Marina diversa da quella di Acton in concomitanza con la nomina di Sirianni a Sottosegretario di Stato e alle dimissioni di Revel avrebbe probabilmente fatto insorgere le alte sfere della Marina, già in agitazione per le note vicende. Passati due anni dalla sua nomina, e calmate le acque per le dimissioni di Revel da ministro, Acton aveva ormai già svolto alle sue funzioni più importanti: accreditare Sirianni alla guida del ministero, assicurando i vertici della Marina che non ci fossero in atto grandi stravolgimenti. La sua presenza era divenuta un po' ingombrante, visto la disparità di anzianità e di carriera tra Sirianni e Acton, così la scelta cadde su Burzagli, compagno di corso del Sottosegretario di Stato e di Bernotti, ammiraglio molto stimato nell'ambiente navale ma con un carattere di certo non inflessibile.

Al riguardo, così scrive l'ammiraglio Ramoino:

«Riteniamo che questo completo cambio di vertice sia stata un'operazione politica condotta dal Capo del Governo in accordo con il principale consigliere navale, l'ammiraglio Costanzo Ciano, e che i "Fondamenti" vi abbiano avuto una parte non trascurabile. Probabilmente si voleva mettere alla testa dell'organizzazione marittima un ammiraglio stimato, ma non troppo rigido, coadiuvato dalla migliore "testa pensante" della Marina, proprio il contrammiraglio Bernotti. Si stavano impostando nuovi programmi navali, che rispondevano almeno in parte alle idee espresse dall'ufficiale elbano»<sup>596</sup>.

Bernotti, a soli cinque giorni dalla sua nomina, in qualità di sottocapo di Stato Maggiore fu invitato da Sirianni a partecipare ad una riunione al Ministero della Marina con il *ras di Ferrara* e col Capo di Stato Maggiore della Aeronautica, generale Armani, ed il generale De Pinedo. Balbo ed il suo Stato maggiore naturalmente sostennero con forza la necessità che le "altre" forze armate rinunciassero alle loro aviazioni ausiliare dovendosi concentrare nell'Armata Aerea e questo non solo in omaggio alle teorie di Douhet, ma anche perché l'unificazione dell'Aeronautica era stata decisa dal capo del governo<sup>597</sup>. Dopo che Balbo argomentò la sua posizione in merito, l'ammiraglio Sirianni, con sorpresa dello stesso Bernotti, pregò quest'ultimo di rispondere. L'analisi del sottocapo di stato Maggiore della Marina fu come sempre molto lineare e precisa. Bernotti sottolineò come lo sviluppo aereo aveva fatto affiorare le notevoli molteplicità dell'impiego del mezzo aereo in campo navale, dalla

---

<sup>596</sup> Ramoino P.P., *Romeo Bernotti*, cit., p. 69.

<sup>597</sup> Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare* cit., p. 185.

ricognizione alla scorta convogli, dalla guerra sottomarina alla necessità di offrire tempestivamente la copertura aerea alla forza navale in mare. Tutte queste nuove necessità furono supplite dalla nascita dell'aviazione di marina. Tali operazioni, oltre a necessitare di assoluta tempestività, avevano bisogno anche di personale specializzato che potesse riconoscere le navi e attaccarle prontamente dopo averne intuito le manovre. Non mancò di sottolineare come le altre grandi marine possedevano poderose aviazioni ausiliarie. L'arringa difensiva del Bernotti proseguì affermando che dato il precedente discorso l'Aeronautica italiana doveva essere particolarmente addestrata per l'azione contro le navi da battaglia, dovendo essa sviluppare un vero e proprio studio su quale mezzo e quale modo fosse migliore per effettuare tale tipo di attacco<sup>598</sup>. Da qui la necessità di sviluppare e costruire una nave portaerei. Fu, quindi naturale e consequenziale, la considerazione che il Mediterraneo pur non essendo un oceano fosse abbastanza grande da poter inibire l'azione navale lontano dalle basi senza il dovuto supporto aereo. Qui il Bernotti fu interrotto dal generale Armani che sostenne, anche in maniera alquanto brusca, che il Mediterraneo per loro era una " *pozzanghera* ". ( il generale non sapeva quanto si sbagliava n.d.a.). A questa interruzione Balbo reagì bruscamente zittendo il proprio collaboratore. Ma nonostante le giuste argomentazioni del Bernotti l'ammiraglio Burzagli intervenne dicendo « *Basta, cediamo!* »<sup>599</sup>. *Una resa a discrezione*<sup>600</sup> come la definì lo stesso Bernotti:

---

<sup>598</sup> Ivi, p. 86.

<sup>599</sup> Ivi, p. 87.

<sup>600</sup> Per completezza d'informazione si reputa opportuno riportare integralmente quanto detto dal Bernotti in detta riunione: «Riconosco pienamente l'opportunità che l'Aeronautica costituisca una forza armata con organizzazione autonoma, ma ciò non significa che l'Aeronautica possa disporre del suo impiego trascurando la guerra terrestre e la guerra marittima. Infatti, per la marina i progressi dell'arma aerea hanno determinato nuove esigenze, come il concorso di forze aeree alla scoperta e all'attacco di sommergibili, ai servizi di esplorazione e di ricognizione, nonché alla cooperazione tattica durante l'azione fra navi. Con la comprensione di queste esigenze la marina aveva preso, durante la Grande Guerra, l'iniziativa di costruire un'aviazione marittima ausiliaria. Questa aviazione S.E. Balbo vuole che sia soppressa, promettendo che l'Aeronautica possibilmente soddisferà alle occorrenze aeree della guerra marittima. Ma le operazioni aeree sul mare richiedono interventi di carattere immediato, con personale specializzato, per riconoscere, senza rischio di equivoci le navi in contrasto, apprezzando prontamente le manovre delle navi nemiche, per poterle efficacemente attaccare ... Sia ben venuta la seconda forza armata sorella della Marina e dell'Esercito ma non si dimentichi che è indispensabile l'azione dell'Aeronautica contro le forze navali nemiche. La guerra aerea sul mare presenta peculiari esigenze per la scelta delle armi e delle manovre di attacco. Affermo la necessità che l'Aeronautica italiana sia particolarmente armata ed addestrata per l'azione contro le navi da battaglia, risolvendo i quesiti: "le bombe aeree escluderanno l'impiego dei siluri? Che specie di bombe e quale sistema di attacco saranno necessari da parte degli aerei per ottenere effetti risolutivi contro le navi?". Si deve tener conto che potremmo essere chiamati a sostenere la lotta contro Marine che dispongono di potenti corazzate e di navi portaerei. Se l'Italia rinunciassero alla costruzione di navi portaerei ciò non significherebbe affatto la certezza di eliminare le navi portaerei nemiche. Il Mediterraneo non è un oceano, però è un mare abbastanza ampio per obbligarci a riflettere che la nostra Marina, quando dovrà operare in lontananza dalle sue basi si troverà (per mancanza di navi portaerei) in condizioni analoghe a quelle di un cieco contro un veggente. Infatti essa sarà nell'incertezza sulla posizione e sull'entità delle forze navali nemiche; saranno così esposti a gravi sorprese. In conclusione io chiedo che non si ragioni in base a principi astratti ed arbitrari, bensì considerando quali potranno essere i nostri avversari navali, così da poter disporre di mezzi non troppo inferiori. Sarà dunque necessario considerare che la nostra Marina dovrà assolvere un grave compito avendo come obiettivo essenziale quello di proteggere le comunicazioni marittime nel Mediterraneo. Dal conseguimento di tale obiettivo dipenderà la capacità di resistenza della nazione». Ivi, pp. 86-87.



«Il Sottosegretario di Stato ed il capo di Stato Maggiore avevano un brillante passato, che dimostrava la loro capacità professionale; però avevano idee antiquate sulle esigenze guerresche e forse volevano conformarsi alla volontà del capo del governo, che era aviatore, entusiasta dell'arma aerea, propenso a credere che l'arma dell'aria fosse capace di rendere pressoché inutili l'Esercito e la Marina»<sup>601</sup>.

Bisogna ricordare per amor di verità che questa convinzione non era solo del capo del governo italiano, dato che quasi tutti gli alti ufficiali della nuova Forza Armata furono convinti di poter condurre da soli la guerra. Avvalorando le teorie douhettiane, l'Aeronautica italiana credeva che per vincere una qualsiasi guerra bastasse la creazione di grandi formazioni da bombardamento e che essa da sola poteva mettere in ginocchio l'eventuale nemico. Tale convinzione fu più volte pubblicamente affermata dai vertici di tale specialità salvo poi essere ritrattata pochi giorni prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale.

Certo l'inizio dell'operato del Bernotti non fu brillantissimo se consideriamo che qualche giorno dopo questo incontro il Maresciallo Pietro Badoglio in qualità di Capo Stato Maggiore Generale indisse una riunione tra Stati Maggiori per analizzare vari studi operativi interforze. In tale riunione il Bernotti, durante una pausa dei lavori, chiese al Maresciallo come contava di adoperare la Milizia. La risposta di Badoglio fu naturalmente vaga ed evasiva, sostenne che ciò dipendesse dalle circostanze.

La sera stessa il Bernotti fu convocato dal ministro delle Comunicazioni Ciano che gli chiese cosa avessero detto sulla Milizia. Tale episodio bastò a non far tenere più tali riunioni per gli studi collettivi degli Stati Maggiori, e per chi scrive mettendo il Bernotti in cattiva luce con Costanzo Ciano.

Il periodo in cui Bernotti ricoprì la carica di sottocapo di Stato Maggiore, dal punto di vista internazionale, non era dei più proficui per l'Italia e quindi per la Marina italiana. Infatti gli Stati Uniti per appianare alcuni contrasti di natura navale con i cugini inglesi e per ampliare le limitazioni al naviglio leggero e subacqueo indissero una conferenza a Ginevra. Tale invito fu accolto solo da Giappone, dato che Francia ed Italia rifiutarono. La Francia addusse che qualsiasi questione attinente al disarmo andava discussa in seno alla Società delle Nazioni. In realtà, la Francia avversava la parità navale con l'Italia e non voleva che le maggiori potenze navali imponessero dei limiti alle costruzioni sul naviglio leggero e sottomarino. Anche Roma rifiutò l'invito sostenendo che l'Italia era già esposta ad innumerevoli rischi data la sua posizione geografica e l'esiguità dei suoi armamenti navali. Grandi spiegò all'ambasciatore americano a Roma la delicatezza delle relazioni tra Italia e Francia. Al

---

<sup>601</sup>Ivi, p. 87.

governo di Roma sembrava inopportuno fare un passo verso il disarmo mentre a Parigi non solo si negava la parità navale con l'Italia ma già da anni si provvedeva ad imponenti programmi navali:

«... esiste una innegabile interdipendenza di ogni tipo di armamento di ogni singola potenza e non è più oltre possibile adottare misure parziali tra le sole cinque potenze. L'Italia ha solo tre linee di comunicazione col resto del mondo, tre rotte obbligatorie attraverso Suez, Gibilterra e i Dardanelli. L'Italia ha un enorme sviluppo costiero con città popolose e centri vitali sulle coste e due isole grandi, collegate alla penisola da linee di traffico vitali. L'Italia ha quattro importanti colonie da proteggere, due delle quali sono aldilà del canale di Suez. L'Italia deve anche considerare le altre nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, favorite dalla loro posizione geografica ... e che stanno costruendo unità di vario tipo o elaborando programmi navali di grande forza»<sup>602</sup>.

La partecipazione italiana quindi a tale conferenza era da escludersi a meno che il governo americano assicurasse alla delegazione italiana che la questione della " *parità navale* " non fosse sollevata. Naturalmente tale assicurazione non pervenne al nostro corpo diplomatico. Roma dette disposizioni precise all'ambasciatore a Washington che spiegasse le motivazioni del rifiuto italiano alla partecipazione a Ginevra:

«si voleva impedire che oltre Atlantico si levassero voci allarmistiche circa il militarismo dell'Italia fascista. Ma com'era prevedibile, la stampa americana nel suo complesso biasimò la posizione assunta dall'Italia»<sup>603</sup>.

All'inizio Mussolini aveva sempre inteso la politica estera come subordinata alla politica interna, ossia uno strumento per consolidare la propria posizione all'interno della nazione. Infatti per quasi tutta la prima decade del suo governo lasciò alla diplomazia italiana " *di mestiere* " il compito di diffondere all'estero l'immagine di un'Italia salda e pacifica. Ma nonostante ciò, una particolare attenzione, il capo del governo la dedicò ai rapporti con l'America sforzandosi di appoggiare sempre le iniziative americane in campo internazionale e molto più spesso istruendo personalmente gli ambasciatori a Washington su cosa dovessero dire e sostenere. Tale attenzione per la potenza americana però non deve stupire per molteplici motivi. Uscita dalla prima guerra mondiale l'economia italiana arrancava verso lo sviluppo e stava pagando ancora l'enorme sforzo bellico. Nonostante l'enorme difficoltà economiche, conscio dell'influenza politica ed economica dell'America, Mussolini più volte affermò che l'Italia avrebbe pagato i propri debiti di guerra. Tale dichiarazione d'intenti non solo rafforzava la

---

<sup>602</sup> Cfr., Quartararo R., *I Rapporti italo-americani durante il fascismo (1922-1941)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1999, p. 81.

<sup>603</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 35.

posizione italiana in Europa ma stabilizzava ulteriormente il fascismo in patria, rendendolo un partner credibile per il capitale americano desideroso di espandere, tramite l'esportazioni di capitali in Europa, la propria influenza economica e commerciale. E se è vero che i mercati finanziari per esistere necessitano della stabilità, è pur vero che l'America richiedeva, e richiede, stabilità anche se deve intrattenere rapporti con un regime autoritario come il fascismo, tra l'altro ritenuto elemento positivo di stabilizzazione non solo per la penisola italiana ma per tutta l'Europa post guerra. Solo dopo queste assicurazioni, il Ministro delle Finanze italiano Volpi poté recarsi negli Stati Uniti per concordare il ciclopico "prestito Morgan"<sup>604</sup>. Prestito necessario per dare ulteriore sviluppo all'economia italiana in ottima ascesa negli ultimi anni. Ma Volpi e Lamont, plenipotenziario della Casa Morgan, dovettero combattere e scontrarsi non solo contro gli isolazionisti, ma anche contro il futuro presidente americano Hoover, all'epoca ricopriva il ruolo di Segretario per il Commercio. Fu Lamont che per vincere le resistenze di Hoover, gli fece notare la grandissima rilevanza del voto italo-americano qualora il Segretario per il Commercio si sarebbe voluto cimentare nelle future elezioni presidenziali. Probabilmente non sfuggì al presidente futuro Hoover il particolare attaccamento che gli immigrati italiani avevano con la madre patria d'origine<sup>605</sup>.

Nonostante le scarse capacità di pagamento dell'Italia, ricordate dal Conte Volpi il prestito venne concesso all'Italia con modalità e condizioni più favorevoli di quelle concesse alla Gran Bretagna<sup>606</sup>.

Ben si comprende quindi l'energia e la minuziosità di Mussolini nell'impartite le direttive al corpo diplomatico italiano in America. Come rileva De Felice l'Italia aveva conosciuto una crescita economica positiva tant'è che il reddito nazionale dal 1922 al 1925 aumentò del 20% ed in quest'ultimo anno iniziò la riduzione del disavanzo statale<sup>607</sup>.

---

<sup>604</sup> È interessante notare come Beneduce avesse già intessuto rapporti con la banca Morgan di New York nell'immediato dopoguerra, la quale dalla fine della prima guerra mondiale tentava, molto tenacemente, una politica d'inserimento nei mercati europei, in accordo con la Federal Reserve. Per questo motivo che il neo nominato ministro Volpi, quando partì alla volta degli Stati Uniti, si fece accompagnare oltre che da Grandi e Pirelli anche dal Beneduce. Quest'ultimo, nelle trattative per l'emissione di un prestito di 100 milioni di dollari, agì in qualità di plenipotenziario del ministro: « la ricerca dei crediti è dettata dall'obiettivo di difendere la lira, in difficoltà sui mercati valutari». In Franzinelli M., Magnani M., *Beneduce il finanziere di Mussolini* Milano, Mondadori, 2009, pp. 162-163.

<sup>605</sup> Elemento questo non di secondaria importanza visto che fu sempre tenuto in grande considerazione anche dal futuro successore di Hoover, ossia Frank Delano Roosevelt.

<sup>606</sup> Quartararo R., *I Rapporti Italo-americani*, cit., pp. 35-39.

<sup>607</sup> Come ricorda De Felice: «... una vera alternativa non vi era neppure per la gran parte dell'opinione pubblica, alla quale, in quel momento, importava soprattutto sentirsi dire che la crisi del bilancio sarebbe stata sanata e che il paese sarebbe andato incontro ad una ripresa economica. Due obiettivi, appunto, che il governo Mussolini aveva posto al centro del suo programma e che – sia pure con i limiti che abbiamo già detto – riuscì nel corso del 1923-24 a realizzare, tra il consenso e spesso il plauso dei fiancheggiatori e sostanzialmente persino di gran parte di coloro che in sede più propriamente politica non condividevano o condividevano criticamente il suo operato. Tipico è a questo proposito l'atteggiamento di L. Einaudi. In questo clima è evidente che fatti concreti come l'accrescimento del potenziale produttivo, del reddito nazionale (tra il '22 e il '25 aumentò di circa il 20 per cento) e del risparmio, come l'ascesa del consolidato accorso cento ("pietra miliare nella storia della finanza italiana", scrisse l'Einaudi) e, soprattutto, come la progressiva riduzione e, col 1925, la tanto agognata eliminazione del disavanzo dello Stato fossero altrettanti motivi di successo per il

È importante, per chi scrive, far notare come questo pur breve, ma significativo, lasso di tempo abbia un'importanza specifica per le costruzioni navali. Nel quadriennio considerato l'Italia non può vantare che la messa in cantiere di esigue unità navali militari, mentre il settore cantieristico mercantile italiano lavora alacremente per ricostruire la flotta mercantile tanto duramente colpita nella prima guerra mondiale. La Regia Marina non poté contare che su bilanci a dir poco esigui ed assolutamente insufficienti per le nuove costruzioni; mentre la vicina Francia nel solo 1922 all'indomani della firma del congresso sul Potomac approva il nuovo programma navale con il quale si autorizza la costruzione di ben 3 incrociatori leggeri, 6 cacciatorpediniere, 12 torpediniere, 6 sottomarini da grande raggio, 6 sottomarini di medio raggio oltre ad impostare sullo scafo della corazzata incompleta Béarn la prima nave portaerei francese. Con lo stesso progetto di legge n°5741, si decretava l'abbandono delle costruzioni delle corazzate tipo Normandia iniziate durante la prima guerra mondiale e poi interrotte. Un poderoso programma per un totale di ben 64.500 tonnellate, escluse le 28.400 tonnellate a pieno carico della Béarn<sup>608</sup>.

Ma nonostante i buoni risultati economici fino ad allora ottenuti, a metà del 1926 l'inflazione inizia a crescere in modo considerevole, facendo sì che la stabilizzazione dei cambi diventi una questione fondamentale per consentire l'afflusso dei capitali esteri tanto necessari per l'industria e l'economia italiana<sup>609</sup>.

Giunto il momento di stabilizzare s'iniziarono tra la fine del 1926 e i primi mesi del 1927 le prime misure per stabilizzare la lira ed iniziare così l'opera di deflazione, ossia "quota novanta"<sup>610</sup>:

---

governo, di fronte ai quali l'opinione pubblica era quasi naturalmente portata a far passare in sott'ordine i motivi di scontento per altri aspetti della politica fascista ...». in De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., pp. 399-400.

<sup>608</sup> Gli incrociatori sono di tipo "Duguay Trouin" da 8.000 tonnellate con 4 torri binate da 155 mm un catapulta e due idrovolanti per una velocità massima di 34 nodi; le 6 cacciatorpediniere sono del tipo "Jaguar" nate per la guerra al commercio nel Mediterraneo, visto anche l'esiguità del loro raggio d'azione 1.000 miglia navali, erano fortemente armate, più simili ad incrociatori leggeri che a caccia. Esse avevano una stazza di ben 3050 tonnellate a pieno carico ed armate con cannoni da 130 mm in cinque complessi singoli per una velocità di ben 35 nodi. Anche le torpediniere francesi tipo "Bourrasque" sono molto più grandi delle equivalenti italiane. Contando su di una stazza, a pieno carico, di 1750 tonnellate hanno il peso delle cacciatorpediniere italiane. Esse sono poderosamente armate potendo contare su 4 pezzi da 130 mm in torri singole, per una velocità massima di 33 nodi marittimi.

<sup>609</sup> Scrive il De Felice: «I provvedimenti adottati o in via di adozione, per la riforma degli istituti di emissione, per l'incremento della produzione agricola ed industriale e la riduzione del deficit della bilancia commerciale, gli accordi internazionali per la sistemazione dei debiti di guerra, rischiavano di essere di essere solo dei palliativi senza effettivi risultati se non veniva risolta la questione della stabilità della lira. Solo se si fosse posto fine alla svalutazione della lira e si fosse realizzata una stabilizzazione effettiva si sarebbero stabilite le premesse per attingere alle due uniche vere fonti di finanziamento possibili: i capitali esteri, attraverso nuovi prestiti pubblici e privati, e il risparmio interno, mutuato attraverso lo stato ... In questa situazione l'unica via era quella di una politica deflazionistica». In De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., pp. 228-229.

<sup>610</sup> «Alla fine del 1927 il negoziato per il ritorno della lira nel sistema aureo giunge alla stretta conclusiva. La moneta italiana è da mesi attestata sui mercati attorno a "quota 90", ma – senza la fissazione *de jure* della nuova parità – resta esposta alle turbolenze valutarie, tanto più che l'imminente rientro del franco francese nel sistema la esporrebbe a manovre speculative. Rimanere in mezzo al guado è rischioso: bisogna dunque affrettarsi». Franzinelli M., Magnani M., *Beneduce*, cit., pp. 165.

«Una volta presa la decisione di non spostarsi, almeno per il momento, dalla quota 90, il governo – con la metà appunto del’27 – si vide costretto d’adottare una serie di provvedimenti estremamente drastici per cercare d’impedire l’aggravarsi della situazione economica e per affrettarne l’assestamento. Urgente era soprattutto sostenere la produzione, favorire la riduzione dei costi e dei prezzi, adeguare quelli al minuto a quelli all’ingrosso e ai salari e porre un freno alla disoccupazione. In gennaio una indagine fatta compiere da Mussolini ai prefetti aveva stabilito che in quaranta provincie (in gran parte del Sud e delle Isole e in genere quelle economicamente più arretrate) *“il ritmo della produzione risulta normale, e non si prevede che possa per ora essere turbato”*. Nelle altre (ed erano le più importanti) si manifestavano *“fenomeni di disagio più o meno accentuati, soprattutto nelle industrie cotoniere e seriche, metallurgiche, meccaniche, automobilistiche e navali”*. I licenziamenti ammontavano già a 40 mila ... Nei mesi successivi questa situazione si era però notevolmente aggravata e la congiuntura non mostrava segni di miglioramento. Nonostante i salari e le ore lavorative continuassero a diminuire, la disoccupazione aumentava e molti stabilimenti sospendevano la produzione ... I prezzi al minuto non seguivano quelli all’ingrosso. In tutto il paese il disagio e la preoccupazione erano diffusi e pur non riscontrandosi turbamenti dell’ordine pubblico, in alcune località si verificarono tentativi di sciopero ... I principali provvedimenti presi per fronteggiare questa situazione furono tre: la riduzione di canoni d’affitto,... l’alleggerimento del carico fiscale ... e la riduzione della indennità caro-vita e dei salari; ... oltre a ciò i comuni furono autorizzati a fissare i prezzi dei principali generi di consumo ... contemporaneamente, altrettanto urgente si fece per il governo la necessità di provvedere a togliere il paese dall’incertezza e di passare quindi alla seconda fase dell’operazione rivalutativa, quella di una definitiva stabilizzazione. Il problema – com’è noto – fu risolto istituzionalizzando la *“quota novanta”*. Con il R.D.L. del 21 dicembre 1927 n. 2325 la Banca d’Italia fu impegnata a *“convertire, contro presentazione presso la sede centrale di Roma, i propri biglietti in oro o, a scelta della Banca, in divise su paesi esteri nei quali sia vigente la convertibilità dei biglietti in oro”*»<sup>611</sup>.

La famigerata *“quota novanta”* fu voluta dai mercati finanziari? Probabilmente sì; fu una vittoria di Mussolini? Certo, fu lui a decidere di fissare tale quota anche se ciò come visto portò ad ulteriori gravi sacrifici. Ma la *“quota novanta”* fu osteggiata dagli americani? Assolutamente no, senza il loro prezioso aiuto si sarebbe probabilmente potuto fare tale operazione deflazionistica, che comunque sancì in modo inequivocabile l’ingresso in grande stile dell’economia americana in Europa<sup>612</sup>:

---

<sup>611</sup> In De Felice R., *Mussolini il Fascista*, cit., pp. 239-242.

<sup>612</sup> Stringher, in qualità di governatore della Banca d’Italia, si recò alla fine di novembre in gran segreto a Londra per avviare il negoziato con Norman, che gli rifiutava di concedere, contestandone sia l’importo che le modalità del prestito. Nelle trattative s’inserisce Beneduce, ufficialmente in qualità di consulente di Stringher, ma

«La Trattativa, iniziata dall'abile Volpi e con il sostegno di Thomas Lamont, giunse finalmente in porto, condotta dall'italiano Beneduce, da Norman da Strong, governatore della Federal Reserve Bank of New York. La Banca d'Italia rientrò nella cerchia delle grandi banche d'emissione e gli Stati Uniti, a dispetto del loro isolazionismo, erano definitivamente entrati in Europa»<sup>613</sup>.

I rapporti diplomatici tra Stati Uniti d'America e Italia erano quindi più saldi che mai, e non subirono turbamenti neanche quando il Conte Gravina, servendosi di documenti opportunamente fornitigli dagli inglesi, sosteneva in un articolo pubblicato nella *Nuova Antologia* che gli americani erano dediti ad una politica di imperialismo economico in America Latina come ad esempio in Nicaragua dove gli americani avevano appoggiato il generale Chamorro contro il presidente Solorzano della Repubblica Indipendente del Panama tenuta dagli USA in uno stato di "profonda prostrazione"<sup>614</sup>. Grandi che intratteneva relazioni cordiali con Fletcher provvide a far pubblicare sulla stessa rivista un articolo sul medesimo argomento preparato però questa volta dall'ambasciatore americano. L'incidente come si può facilmente immaginare si chiuse senza alcuna conseguenza. Quanto detto spiega la particolare attenzione profusa dal corpo diplomatico italiano e dal capo del Governo nello spiegare ai diplomatici americani le motivazioni dell'assenza italiana al congresso di Ginevra. Così che tale Congresso si effettuò senza la presenza delle potenze continentali europee. Una volta definite le questioni minori il Congresso svolto dalle sole Inghilterra, Stati Uniti e Giappone si arenò. Motivo del contendere la limitazione degli incrociatori leggeri. Su questo tema si consumò la rivalità tra i due paesi anglosassoni, infatti gli inglesi che potevano contare su un gran numero di basi seminate in tutti e due gli emisferi avevano richiesto un aumento del tonnellaggio nella categoria degli incrociatori leggeri senza essere disposti a concedere tale aumento ai cugini americani. Gli inglesi in definitiva, volevano costruire un gran numero di incrociatori leggeri, necessari per assicurare la protezione alle rotte commerciali inglesi in tutto il mondo, facendo però diminuire la quota destinata agli incrociatori

---

ufficiosamente entrò nelle trattative si come tecnico ma molto più come fiduciario di Mussolini. Le trattative si arenarono anche per l'ostracismo di Norman. Da qui Mussolini informa la Federal Reserve dello stallo creatosi nelle trattative. Si ebbe, così, l'inserimento della Federal Reserve nei negoziati rappresentata da Strong, uomo sicuramente vicino alle posizioni italiane. Infatti fu lui a smussare le spigolosità di Norman valutando con una certa elasticità i requisiti necessari per l'adesione della banca italiana al *club delle banche centrali*. «Si concorda un prestito di 75 milioni di dollari da parte delle banche centrali aderenti al sistema e un concomitante credito accordato da banche private inglesi e americane (Morgan, Hambros, Baring e Rothschild) per 50 milioni di dollari. Norman, dubbioso della capacità dell'economia italiana di sostenere un cambio troppo forte, insiste per 100 lire per sterlina, contrastato da Beneduce e Stringher, i quali sanno bene che una parità così discosta da "quota 90" non sarebbe accettata da Mussolini. Si convince infine su 92.5 nei confronti della sterlina, appena al di sopra delle quotazioni di mercato, corrispondenti a 19 lire per dollaro. Il valore della moneta italiana è ora di poco inferiore a un quarto rispetto alla parità prebellica; la Francia non riuscirà a fare di meglio, il che non sarà affatto irrilevante per prestigio che Mussolini si ripropone da questo risultato». Franzinelli M., Magnani M., *Beneduce*, cit., pp. 167-168.

<sup>613</sup> Rosaria Quartararo, *I Rapporti Italo-americani*, cit., p. 39.

<sup>614</sup> Ivi, p. 73.

pesanti indispensabili invece per gli Stati Uniti che non potendo contare su di un gran numero di basi, e queste spesso erano molto distanti l'una dall'altra, abbisognavano di navi più grandi con grande autonomia. Naturalmente per questo motivo il trattato fallì.

Naturalmente il fallimento di tale Congresso ebbe delle pericolose conseguenze. È opportuno notare che i trattati sul “*disarmo*” e sulla “*pace*” nella realtà delle cose nascondono sempre degli interessi politici, territoriali ed economici. Così era stato per Washington 1922 e così era per Ginevra 1927, è così sarebbe stato per Londra 1930. Dalla mancata stipula del trattato sul disarmo di Ginevra i rapporti anglo americani subirono un forte peggioramento, tanto da far acuire lo spirito anti britannico in America e quello antiamericano in Inghilterra. In realtà lo scontro era di natura politico-economico con la giovane America impegnata a scalzare la vecchia Inghilterra nei rapporti politico-commerciali nell'Asia e nel Pacifico e nel sud America. È sorprendente notare che come nella famigerata fase *protezionista* gli Stati Uniti d'America siano riusciti a: espandere la propria influenza in tutto il Pacifico, facendo cancellare di fatto un'alleanza ventennale come quella anglo-nipponica; avere una fortissima penetrazione commerciale in Cina, tanto da poter pensare di poter soppiantare quella nipponica, inserirsi prepotentemente nei mercati finanziari europei, tenendosi ben lontana dalle continue beghe europee; assicurarsi una posizione di assoluto predominio in molti stati dell'America Latina assicurando appoggio e sovvenzioni a chi si dimostrasse suo amico.

Nella realtà delle cose un accordo navale a tre non sarebbe stato comunque sufficiente a stabilizzare la politica estera tra le grandi potenze, questo accordo non includendo la Francia e l'Italia non avrebbe stabilizzato il Mediterraneo elemento indispensabile ed imprescindibile della politica inglese. L'Inghilterra si era sempre preoccupata di mantenere in questo mare l'equivalente delle forze navali italiane e francesi nel loro complesso. L'Inghilterra decise di accordarsi con la Francia, decidendo di proporre l'accordo navale concordato con i francesi alle altre tre firmatarie del congresso di Washington. Tale accordo proponeva la limitazione degli incrociatori pesanti ed i sommergibili a lungo raggio di cui necessitavano gli Stati Uniti senza però porre limiti ne agli incrociatori leggeri di cui l'Inghilterra, come detto, ne aveva un gran bisogno e non limitando i sommergibili costieri di cui la Francia voleva fare grande uso. L'accordo fu accettato dal Giappone ma rifiutato dall'America che lo ritenne “un gratuito insulto”<sup>615</sup>.

Anche l'Italia rifiutò naturalmente tale proposta di accordo navale sottolineando come il governo di Roma fosse disponibile ad applicare il disarmo a tutte le forze armate non solo a quelle navali a qualsiasi limite anche il più basso purché non “*sorpassata da alcun'altra potenza continentale europea*”<sup>616</sup>.

---

<sup>615</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., pp. 35-38.

<sup>616</sup> Ivi, pp. 40.

Palese era il riferimento alla Francia con la quale i rapporti si erano a dir poco incrinati da dopo Locarno. La proposta anglo-francese sarebbe stata comunque inaccettabile per l'Italia. Bisogna sottolineare le tendenze a questo riguardo delle proposte di disarmo navale. Le due grandi potenze navali, America ed Inghilterra, tendevano a voler limitare le costruzioni navali per categoria potendo così contare su di una superiorità su ogni singola tipologia di naviglio, mentre la Francia e l'Italia tendevano a voler la limitazione del tonnellaggio globale avendo così la possibilità di scegliere come costruire la propria flotta. La nota italiana include anche una proposta reale sul disarmo navale, infatti in essa ritroviamo il suggerimento ad ampliare la *vacanza navale* delle navi di linea sino al 1936:

«... Il governo italiano ritiene che mezzo più idoneo per l'applicazione di tale principio, nel campo navale, sia l'adozione del criterio della limitazione globale del tonnellaggio, piuttosto che l'applicazione del criterio della limitazione per categorie, secondo le ben note definizioni di queste due formule ... nella difficoltà di conciliare i diversi punti di vista, il governo italiano si chiede se intanto uno dei mezzi atti ad avvantaggiare la causa della limitazione degli armamenti non potrebbe essere quello per cui le cinque potenze firmatarie del trattato di Washington si impegnassero ad rinviare a dopo l'anno 1936 la costruzione delle navi di linea (*capital ships*) che il Trattato consentirebbe loro di impostare durante il periodo 1931-1936. Per parte sua il governo italiano sarebbe pronto ad assumere questo impegno, ove fosse assunto contemporaneamente dagli altri Stati firmatari. L'adozione di tale temperamento fornirebbe al mondo una prova tangibile dei pacifici sentimenti delle cinque maggiori potenze navali, mentre lascerebbe le marine firmatarie nelle condizioni di relatività previste dal Trattato di Washington per l'anno 1931»<sup>617</sup>.

Di certo una tale dilazione non avrebbe nuociuto all'Italia visto che lo Stato Maggiore della Marina non potendo ancora contare su piani quinquennali non aveva sviluppato i progetti per le navi da battaglia. Solo dopo lo studio del Bernotti e con la disponibilità dei piani quinquennali la Marina iniziò gli studi per la costruzione di navi da battaglia ed incrociatori da battaglia.

La fine degli anni venti divengono caldi da un punto di vista politico. Le grandi potenze navali firmatarie del Trattato di Washington sul disarmo navale sembrano incapaci adesso di trovare un ben che minimo accordo su tale questione. L'America rimasta "isolazionista" nelle vicende europee, consolida la sua indiscussa influenza sull'America Latina ed insidia nell'Estremo Oriente il primato politico economico fin lì detenuto dall'Inghilterra, cercando addirittura di aumentare la propria penetrazione politica-economica in Cina bramando di escludere l'influenza nipponica in quell'aera del Pacifico. L'Inghilterra, impegnata a conservare il proprio vastissimo Impero, non era più nelle

---

<sup>617</sup> Cfr Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 40.



condizioni di dettare da sola i ritmi della politica mondiale. S'è pur vero che la Germania e l'ex Impero Russo erano fuori gioco, adesso l'Albione doveva fare i propri conti con due realtà politico economiche in grande ascesa: gli Stati Uniti d'America e l'Impero del Sol Levante. Le particolari energie spese dagli americani per ampliare la loro sfera d'influenza politica ed economica preoccupavano non poco Londra, ormai insediata dall'imperialismo americano in vaste aeree del globo. Non sorprende, quindi, la preoccupazione, di molti esponenti del governo di sua maestà britannica, che alcuni Paesi appartenenti al Commonwealth potessero essere attratti ormai nell'orbita politica ed economica *yankee*. L'accordo navale stipulato con la Francia e la proposta di disarmo navale precedente vanno viste in questa direzione. Solo che questa nuova intesa anglo-francese preoccupava non poco sia l'America che l'Italia. I rapporti tra Italia e Francia si erano alquanto deteriorati. A questo proposito bisogna fare delle precisazioni. L'ostracismo francese durante i trattati di pace della prima guerra mondiale furono secondi solo alla cecità wilsoniana di voler a tutti i costi fare una federazione di stati diversi, ma slavi, sotto una monarchia, per affermare un principio di autodeterminazione dei popoli ma fortemente anti italiano: la Jugoslavia. La creazione franco-americana di questo nuovo regno aveva reso i rapporti italo francesi tesi data la naturale proiezione italiana nell'Adriatico, antica aspirazione non solo della Regia Marina. Ne il Trattato di Washington riuscì a risolvere le antiche acridini rimaste irrisolte da Versailles, anzi la parità navale fu un duro colpo per la politica di predominio continentale in Europa da sempre perseguita dai governi francesi. Una politica che risaliva a quella della Francia Imperiale, ripresa da Clemenceau alla fine degli accordi di pace di Versailles che non prevedeva la presenza di nazioni forti al confine francese<sup>618</sup>. Gli accordi Locarno avvicinarono indubbiamente le due nazioni, d'altronde con tali accordi l'Italia si impegnava a difendere i francesi da un eventuale attacco tedesco mentre non obbligava la Francia a difendere i confini del Brennero da un eventuale attacco germanico. Un accordo che stabilizzava indubbiamente l'Europa centrale ma a tutto vantaggio francese. Parigi aveva sempre negato la parità navale con l'Italia, che la relegava di fatto tra le "*seconde*" prime potenze navali. Da qui l'acuirsi dei rapporti con Roma, ferma nelle costruzioni navali a causa di una gravosa condizione economica post guerra. Parigi, come visto, dal 22 in poi aveva dato grande impulso alle costruzioni navali mettendo solo quell'anno sugli scali navi militari per oltre 64.000 tonnellate. Nello stesso anno l'Italia aveva stanziato i fondi per la realizzazione di tre Esploratori tipo "*Leone*" e di 4 cacciatorpediniere tipo "*Sella*", in vero ben poca cosa. Se poi si considera che la Piccola Intesa fortemente voluta e sostenuta da Parigi aveva tra i suoi scopi quello di frenare l'espansionismo italiano nei Balcani, si comprende bene come, nelle realtà delle cose, sarebbe stato molto difficile che tra le due nazioni latine vi intercorressero buoni rapporti. Roma cercò più volte momenti

---

<sup>618</sup> In Arrigo Solmi *Italia e Francia nei problemi attuali della politica europea* Milano, Fratelli Treves Editori 1931 pp. 17-19.

d'incontro con Parigi, ma senza successo anzi oltralpe si è già da tempo rinnegata la parità navale con l'Italia, e quanto alle offerte italiane di intesa la Francia, rimase sorda. Neanche il pericolo dell'*Anschluss*, smosse Parigi, per quest'ultima esso rappresentava più un problema italiano che francese e quindi la sicurezza francese corrispondeva a quella italiana la quale in virtù di ciò non poteva accampare pretese di sorta:

«Quanto all'Adriatico, la sicurezza italiana –sempre secondo Parigi– non poteva che passare attraverso l'eliminazione dei motivi di attrito con la Jugoslavia e del pericolo di una restaurazione asburgica: da qui la necessità per Roma di concorrere al mantenimento dello *statu quo* nella regione danubiano- balcanica e di servirsi del tramite francese per trovare un *modus vivendi* stabile con Belgrado»<sup>619</sup>.

Mussolini nel 1926 aveva voluto aumentare l'influenza italiana nei Balcani. Al patto italo-albanese si aggiunse nell'aprile del 1927 il Trattato d'amicizia italo-ungherese. Questo trattato nell'intento di Mussolini doveva servire a isolare la Jugoslavia, costituire con l'Austria un blocco all'espansionismo germanico ed esercitare una forte pressione politica sulla Piccola intesa e quindi sulla Francia<sup>620</sup>. Questo trattato di fatto allontanò ulteriormente Parigi da Roma. L'Inghilterra vedeva con preoccupazione l'accentuarsi delle dispute tra Italia e Francia. Questa rivalità avrebbe potuto portare ad una corsa agli armamenti che avrebbe di fatto costretto Londra ad incrementare la propria presenza navale nel Mediterraneo. Grazie alle pressioni inglesi vi furono dichiarazioni distensive da parte di Briand che alla fine del 1927 dichiarò alla Camera che vi era la possibilità tra le due nazioni di giungere ad un accordo. A queste dichiarazioni fece subito eco quella di Mussolini, che, tramite il "*Depêche tunisienne*" affermò che l'Italia e Francia erano nazioni destinate ad un'intesa forte e solida perché cementate da una comune civiltà e da una comune cultura<sup>621</sup>.

Ma oltre alle pressioni inglesi, fatte tanto ai francesi quanto agli italiani, la preoccupazione di Roma risiedeva nel riavvicinamento dei rapporti anglo-francesi che portarono a realizzare un programma di intesa sul disarmo navale. Questa già citata intesa anglo-francese preoccupava notevolmente anche la nostra diplomazia di "*mestiere*" che vedeva in questa la possibilità di un accordo più ampio che comprendesse anche l'estensione all'esercito. Possibilità smentita da Londra ma ritenuta certa da Grandi.

---

<sup>619</sup> In De Felice R., *Mussolini il Duce gli anni del consenso*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 351. Nella stessa pagina possiamo leggere che: «Tra la fine del '24 e i primi del '25 i rapporti italo- jugoslavi si erano intorbiditi a causa di una serie di maneggi jugoslavi in Albania, volti ad alterare a svantaggio dell'Italia la situazione in quel paese. Da qui l'offerta francese, nel '25, di allargare alla Francia (quale mediatrice e garante) l'accordo italo-jugoslavo dell'anno precedente». Cfr. Pastorelli P., *Italia e Albania 1924-1927: origini diplomatiche del Trattato di Tirana del 22 novembre 1927*, Firenze, 1967, pp. 63 sgg.

<sup>620</sup> De Felice R., *Mussolini il Duce*, cit., pp. 358-359.

<sup>621</sup> Ivi, p. 360.

Le questioni rimaste insolte tra Francia ed Italia erano in realtà quelle non risolte durante la pace di Versailles: Tangeri; Tunisia; i confini della Tripolitania; influenza sui Balcani; sul Mediterraneo orientale; la revisione dei trattati e dei mandati. Nonostante l'Inghilterra premesse per una rapida risoluzione di queste "antiche" dispute presto si evidenziò come il governo parigino intendesse lasciare tali questioni alla diplomazia tradizionale fin lì incapace di trovare né risoluzioni e né momenti di intesa. Dopo breve l'intento francese apparve chiaro: mantenere stagnante il rapporto con l'Italia; proseguire la ricostruzione della Marine Nationale, disconoscere la parità navale, e giungere al congresso di Londra sul disarmo con l'allora situazione politica.

Mussolini erroneamente pensava che il tempo agisse in favore dell'Italia visto l'accrescere del pericolo tedesco: la Francia ossessionata dalla propria sicurezza avrebbe capitolato e finalmente pagato l'alleanza con Roma. La chiusura del trattato anglo-francese poteva rappresentare anche il primo passo verso una serie d'intese tra i due paesi che con il pretesto della stabilità continentale tendessero ad isolare l'Italia, costringendola, di fatto ad svolgere un ruolo secondario.

Ma certo l'Italia non era la l'Inghilterra che poteva permettersi una certa fluidità politica nel continente europeo. L'Italia aveva bisogno della Germania per costringere la Francia a scendere a patti con lei, dovendo, però, evitare una vicinanza troppo stretta con i tedeschi perché questi ne avrebbero, alla lunga, sminuito l'importanza visto la loro sorprendente ripresa e le grandi potenzialità economiche ancora inesprese.

Che i rapporti con la Francia non fossero buoni da Locarno in poi questo fu palese. Basti osservare le manovre svolte dalla Regia Aeronautica dal 1927 al 1931 le manovre del 1927 si svolsero in Veneto, prevedendo il conflitto con la Jugoslavia. In tale esercitazione furono adoperate bombe da 800 kg in esecuzione delle teorie di Douhet per il quale bisognava distruggere l'obiettivo assegnato in unica incursione adoperando ordigni di grande potenza. Il tema delle grandi manovre aeree del 1928 fu la guerra con la Francia, e furono previste massicce e continue incursioni su Lione e sulla valle del Rodano e la frontiera. La scarsa efficienza dei reparti e lo stato del materiale di volo, non certo in buone condizioni, fecero sì che tale programma di addestramento fu svolto solo dai quadri. Anche qui come nelle grandi manovre del 1927 non è assolutamente prevista alcuna collaborazione con le altre forze armate. Non fu così per le manovre del 1929 dove invece vi fu collaborazione. Il tema prevedeva che una forza d'invasione navale schierata a Porto Ferrajo avrebbe dovuto effettuare uno sbarco lungo le coste toscane. L'Aeronautica era chiamata ad intercettare tale forza da sbarco e distruggerla.

Le grandi manovre del 1931 videro finalmente come protagonisti i reparti aerei. Infatti, coinvolsero ben 69 squadriglie per un totale di circa 900 aerei. Il tema di tali manovre fu quello forse più studiato

dai vari uffici operazioni delle Forze Armate italiane ossia: una guerra con la Jugoslavia e un successiva reazione francese sul nostro confine occidentale<sup>622</sup>.

Inizialmente la politica di Mussolini si era svolta utilizzando le dinamiche estere per consolidare il regime all'interno del paese. In fin dei conti quella che fu la politica estera del " *regime* " non si discostava dalla politica estera dei precedenti governi liberali: stabilità nell'Europa, penetrazione nei Balcani, espansionismo nel Mediterraneo occidentale ed infine rivendicazioni degli impegni previsti dal Patto di Londra. Tale politica, naturalmente abbisognava dell'amicizia sia della Francia che dell'Inghilterra, le destinatarie delle rivendicazioni italiane nelle varie questioni rimaste ancora in sospeso da Versailles ma previste dal patto di Londra. Ma l'Inghilterra se pur interessata a mantenere ottimi rapporti con l'Italia certo non voleva inimicarsi la Francia la quale a sua volta vedeva nelle richieste italiane un pericolo per la sua leadership nel continente europeo. Infondo, se pur spesso mal tollerati, i francesi risparmiavano a Londra l'onere del mantenimento della stabilità continentale in Europa.

Il clima internazionale risultò un po' meno teso grazie anche all'elezione di Hoover alla Casa Bianca. Infatti il nuovo presidente americano si prodigò per svelenire il clima internazionale che vedevano gli Stati Uniti contrapporsi fortemente all'Inghilterra tanto da far paventare a molte testate giornalistiche la possibilità di una guerra tra i due imperi anglosassoni. Hoover approfittò della professionalità dell'ambasciatore americano in Belgio Hugh Gibson, il quale posto a capo della Commissione preparatoria per il disarmo fece una serie di aperture a Londra che permisero da lì a breve la chiusura di un'intesa anglo-americana sul disarmo navale<sup>623</sup>.

Le trattative partivano dalle limitazioni e sulle proporzioni già sancite a Washington, muovendosi lungo i principi del Patto Kellogg-Briand, che poneva la guerra fuori legge. Tale accordo prevedeva l'assegnazione di 339.000 tonnellate per la costruzione degli incrociatori leggeri inglesi, mentre assegnava agli Stati Uniti la possibilità di costruire 315.000 tonnellate in incrociatori pesanti.

---

<sup>622</sup> Per ciò che concerne le manovre della Regia Aeronautica dal 1927 al 1934 si legga l'articolo di Di Martino B., *Le grandi manovre della Regia Aeronautica 1927-1934* in Storia Militare n° 215 Agosto 2011. In tale articolo possiamo leggere il perché le grandi manovre del 1930 non ebbero luogo. Infatti in tale anno fu celebrata la "Giornata dell'Ala": «Questa manifestazione, voluta da Balbo per riaffermare il ruolo della Forza armata, fu concepita come una dimostrazione di capacità operativa, alternando l'esibizione acrobatica, interpretata soprattutto in forma collettiva, con episodi di finta caccia, attacco al suolo, lancio dei paracadutisti. Tutto questo era strumentale alla battaglia che Balbo stava conducendo per superare l'ordinamento Bonzani e ridimensionare ruolo e consistenza delle aviazioni ausiliarie, a disposizione dell'Esercito e della Marina, portandole nel contempo sotto il controllo dell'Aeronautica in aderenza alla visione dell'ultimo Douhet. Il nuovo ordinamento venne infine approvato il 6 gennaio 1931, ma la giustificata ricerca di una piena parità con le altre Forze Armate ebbe l'effetto deteriore di alimentare un atteggiamento di diffidenza nei confronti di qualsiasi ipotesi di collaborazione interforze, a detrimento di una visione unitaria dello strumento militare nazionale ... Nel frattempo, la "Giornata dell'Ala" diventò un appuntamento fisso».

<sup>623</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., pp. 44-45.

«Il 7 ottobre, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna informarono i paesi interessati di aver raggiunto un accordo informale sui seguenti punti:

- 1- Le conversazioni sono state uno dei risultati del Patto Briand Kellogg, si è partiti dal fatto che la guerra non dovrebbe essere usata come strumento di politica internazionale;
- 2- Ci si è accordati per usare il principio di parità per ogni categoria e tale equilibrio sarà raggiunto nel dicembre 1936;
- 3- L'ammontare delle costruzioni di rimpiazzo dovrebbe essere diminuito;
- 4- Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna desidererebbero l'abolizione dei sottomarini, ma il problema è rimandato all'esame delle cinque potenze»<sup>624</sup>.

L'Italia, consapevole dell'importanza di tale Conferenza, non esitò ad aderirvi inviando il 14 ottobre per via ufficiali la propria adesione a Londra. L'Italia fu sempre favorevole alla politica di disarmo, anzi in quasi tutti gli incontri internazionali sul disarmo navale cercò sempre sia di estendere le limitazioni sulle costruzioni militari all'Esercito e all'Aviazione, purtroppo infruttuosamente; sia di abbassare il più possibile i limiti del tonnellaggio navale. Certo ciò non dipese mai da un vero e proprio sentimento "pacifista" ma più da necessità di natura economica. Infatti al tempo dell'accettazione dell'invito per la conferenza di Londra il governo fascista era impegnato in una dispendiosa opera di bonifica nelle regioni del sud ed in un imponente programma di opere pubbliche, quindi non rimaneva molto per potenziare le Forze Armate. Questo la dice lunga sul *famigerato militarismo italiano* di quel periodo. Le necessità di ordine economico e sociale hanno sempre avuto la precedenza su quelle di ordine militare. Ciò da la misura sui pretesi accordi tra Forze Armate e fascismo. Una riduzione degli armamenti, avrebbe permesso un maggior intervento dello Stato per la creazione di opere pubbliche e infrastrutture indispensabili per la ripresa economica della nazione.

Accettato l'invito londinese, il governo italiano era ben consapevole che la riuscita della conferenza sarebbe stata possibile solo dopo il raggiungimento preliminare di un'intesa, sia pur parziale, con la Francia.

Tale opinione era condivisa sia da Gibson che da MacDonald, i quali auspicavano un ravvicinamento delle due potenze continentali europee per la buona riuscita degli accordi sul disarmo. Lo stesso giorno che il governo italiano accettò l'invito a Londra, Roma dette precise indicazioni all'ambasciatore italiano a Parigi al fine d'informare il governo francese che l'Italia sarebbe stata felice di iniziare un franco scambio di vedute sul disarmo navale.

Pochi giorni dopo (18 ottobre 1929) il governo parigino fece sapere a Palazzo Chigi che pur apprezzando la richiesta italiana, il governo francese al momento non era in grado di poter affrontare

---

<sup>624</sup> Cfr. Quartararo R., *I Rapporti Italo-americani*, cit., p. 83.

accordi bilaterali perché tale problematica era al vaglio delle autorità competenti, ma che era disposta a valutare eventuali suggerimenti sul disarmo navale da parte del governo italiano.

In verità, il governo parigino conosceva bene l'opinione ed il punto di vista della Marina Nationale. Il ministro della Marina Leygues inviò una nota a Briand già il 15 ottobre. In tale nota, il ministro della Marina francese, pur riconoscendo che il patto Kellogg-Briand diminuiva le possibilità di una guerra, non mancò di evidenziare alcune preoccupazioni attinenti: al fatto che il Trattato di Versailles potesse essere messo in discussione; l'unificazione doganale tra Austria e Germania avrebbe rafforzato notevolmente lo stato tedesco; all'instabilità interna della Jugoslavia; alla crescente influenza dell'Italia sulla Polonia e ad i continui tentativi di riavvicinamento con la Spagna<sup>625</sup>.

Così il in base a tale analisi le possibilità più pericolosa di una guerra, ma anche più concreta, era quella per la quale la Francia si sarebbe trovata a scontrarsi contro una coalizione italo-germanica, escludendo uno scontro con l'Inghilterra e naturalmente gli Stati Uniti. In tale ipotetico conflitto la Marine Nationale avrebbe dovuto:

«1- assicurare la libertà delle comunicazioni tra la Francia e l'Africa del Nord nonostante la presenza della Marina italiana nel Mediterraneo Occidentale e la minaccia della comparsa di una flotta tedesca nell'Atlantico; 2- assicurare la libertà delle comunicazioni con le colonie francesi sparse per il mondo; 3- assicurare le coste francesi nella Manica e nel Mare del Nord; 4- assicurare la libertà dell'approvvigionamento indispensabile alla sussistenza e alla difesa della Francia. Nell'elaborazione del programma delle forze che le erano necessarie per far fronte a questo compito bisognava tener conto della modesta consistenza della flotta commerciale francese, la quale non avrebbe potuto apportare alla marina che un aiuto limitato dal punto di vista militare. E lo statuto navale, che comprendeva 800.000 tonnellate di navi di ogni specie, era stato ispirato esclusivamente da tale esigenza. Di qui la necessità che la ripartizione di questo tonnellaggio fosse molto flessibile in vista dei progressi della tecnica navale e della diversità delle circostanze di guerra che erano da prevedersi»<sup>626</sup>.

Non sorprendono queste direttive del ministero della Marina francese. La Marine Nationale è dalla fine del primo conflitto mondiale che è molto duramente impegnata nella propria ricostruzione, e nell'approntare piani di guerra dove il nemico più palpabile era proprio la Regia Marina. Infatti lo Stato Maggiore della Marina francese escludeva aprioristicamente l'eventualità di un conflitto con l'Inghilterra e men che meno con l'America. La costruzione, o per meglio dire la ricostruzione, della flotta francese è studiata non solo in base ad esigenze di tipo coloniale ma anche e soprattutto sulla

---

<sup>625</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 50.

<sup>626</sup> Ivi, pp. 50-51.

possibilità di uno scontro con la Regia Marina, vera minaccia per il predominio politico militare sul mare e continente europeo della Francia:

«Sur le plan politique, d'après une étude de l'État-major, la perspective d'un conflit en Europe repose sur trois éventualités: 1- La marine italienne deviendrait una menace, si la Regia Marina se développait plus que la Marine française. 2- la flotte allemande réduite à 108.000 t. par le traité de Versailles n'est pas una menace mais son alliance avec l'Italie n'est pas à exclure. 3- Un conflit avec la Grande-Bretagne est improbable»<sup>627</sup>.

Malgrado una superiorità di tonnellaggio sulla Regia Marina, sin dai primissimi anni venti, il ministero della marina francese presentava programmi di costruzione navale al fine di compensare deficienze navali nei confronti della Marina italiana. In questo senso andava il progetto di legge proposto all'assemblea nazionale dal ministro della marina Leygues nel 12 gennaio del 1920 (denominato progetto 171) ma ritenuto troppo ambizioso fu rifiutato. Mentre il progetto di costruzioni navali presentato nel 1923 (che poi diverrà lo statuto navale francese con le modifiche apportate nel 1924) prevedeva un programma di ricostruzione navale su vent'anni che prevedeva la costruzione di ben 21 incrociatori da 10.000 da schierarsi: 8 nel Mediterraneo in funzione anti italiana; 8 nell'Atlantico in funzione anti tedesca e 5 sulle linee di comunicazione. A questi incrociatori pesanti si sarebbe dovuto aggiungere 360.000 tonnellate di naviglio leggero compreso anche gli incrociatori, 177.800 tonnellate di naviglio di linea; 61.000 tonnellate di navi portaerei ed infine 96.000 tonnellate di sottomarini d'alto mare. A queste 694.800 tonnellate di naviglio militare bisognava aggiungere anche ben 28.000 tonnellate di sottomarini costieri (quasi una cinquantina considerando che i sommergibili costieri francesi stazzavano poco più di 500 tonnellate) e 51.000 tonnellate di navi ausiliarie<sup>628</sup>.

Quindi, così come per Londra si ravvisava la necessità che la Mediterranean Fleet dovesse corrispondere alla somma della Regia Marina e della Marine Nationale, così per Parigi quest'ultima doveva corrispondere alla somma della Marina italiana e di quella tedesca.

Tutto ciò faceva presagire una naturale riluttanza da parte francese ad accettare la parità navale con la Marina italiana, anche se tale parità era già stata riconosciuta a Washington.

Il ministro degli Esteri Grandi era consapevole delle difficoltà che si sarebbero dovute affrontare in seno al congresso londinese; queste sarebbero state di notevole portata e di difficile soluzione se non precedute da un preventivo accordo bilaterale tra Roma e Parigi. Per tale motivo Grandi dette istruzioni all'ambasciatore italiano a Parigi e ne informò l'ambasciatore francese a Roma. Era indispensabile che le due nazioni latine trovassero un accordo sulle tematiche attinenti alle navi di

---

<sup>627</sup> Houy P.-Bezaux & J. Ducros, *La renaissance de la Marine française 1922-1939*, n° 12 p. 13.

<sup>628</sup> Ivi, p. 33.

linea, al mantenimento dei sottomarini e sulla parità navale. Grandi sottolineò all'ambasciatore francese come qualora non si fosse toccato il principio della parità tra le due nazioni l'Italia sarebbe stata lieta di difendere la posizione francese sul mantenimento dei sottomarini che inglesi ed americani volevano sopprimere.

Nonostante le false rassicurazioni provenienti dal *Quai d'Orsay* la Francia avversava la parità navale con l'Italia. Di fatto per Parigi tale riconoscimento, già avvenuto otto anni prima a Washington, poneva l'Italia sullo stesso piano politico della Francia, minacciandone il predominio in Europa continentale e nei possedimenti dell'Africa del Nord.

In una relazione del ministero degli Esteri, si sottolineò che nell'incontro londinese si sarebbe inevitabilmente sollevata, tra le varie questioni da discutere, anche quella della *parità navale*. Visto anche che questa costituiva un punto delle conversazioni preliminari che Roma aveva inviato a Parigi. Ma tale parità non poteva in alcun modo essere accettata dalla Francia. Quest'ultima era disposta a riconoscere eventualmente una parità nel Mediterraneo, solo qualora si fosse raggiunto un accordo tra le potenze mediterranee, ossia un accordo per il mantenimento dello *status quo* in detto mare. Tale accordo avrebbe messo al riparo la Francia dalle spinte espansionistiche inglesi ed italiane consentendole, una volta sgravata dal problema della difesa navale, di mantenere il predominio territoriale nel vecchio continente.

Secondo lo Stato Maggiore della Marina francese l'Italia aveva il vantaggio della posizione che le garantiva la possibilità di muoversi per linee interne chiudendole le vie d'accesso per il canale di Suez e mettendo in pericolo le comunicazioni con l'Africa del Nord:

«Perciò, se si fosse ammessa la parità navale italo-francese, sarebbe stato più difficile per la Francia assicurare la sue comunicazioni. Di qui, secondo lo Stato Maggiore della Marina francese, la necessità della superiorità delle forze navali francesi soprattutto in incrociatori e torpediniere»<sup>629</sup>.

Mentre l'Inghilterra e gli Stati Uniti avevano l'intenzione di proibire la costruzione di sommergibili, la Francia era decisa a difendere tale tipo di battello, di cui ne disponeva in grandi quantità. Il sommergibile si prestava sia all'offesa che alla difesa delle coste a costi di produzione contenuti. Era il mezzo ideale delle flotte più piccole per riequilibrare le forze in mare contro le flotte più grandi. Per Parigi, i possedimenti oltre mare e le lontane colonie conferivano un carattere d'indispensabilità a tale tipo di nave, ideale anche per la difesa delle linee commerciali e di comunicazione. Anche l'Italia riconosceva l'importanza di possedere una certa aliquota di sommergibili nella propria flotta, ed in questo senso agli inizi di ottobre Mussolini assicurò l'ambasciatore francese che l'Italia avrebbe appoggiato la posizione francese su tale questione in seno all'incontro di Londra. Per Grandi invece

---

<sup>629</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 55.



tale questione poteva essere messa in discussione, ossia, essa doveva essere considerata come una moneta di scambio con la Francia. Forse in questa ottica che Grandi, due settimane dopo le assicurazioni di Mussolini al diplomatico francese, in un colloquio molto cordiale con Graham sostenne che l'Italia avrebbe anche potuto non assumere una posizione intransigente su tale questione, qualora la Francia non avesse riconosciuto la parità navale. In quel incontro il ministro degli esteri italiano non mancò di sottolineare:

«... che dal governo fascista, il quale teneva al suo prestigio, non ci si potesse attendere che rinunciasse a ottenere, in materia di naviglio leggero, ciò che un governo prefascista aveva ottenuto nella categoria delle navi di linea»<sup>630</sup>.

La risposta francese alle aperture italiane fatte per addivenire a degli accordi preliminari arrivò il 4 dicembre del 1929, ma furono una vera e propria doccia fredda per Palazzo Chigi. In questo memorandum Parigi ribadiva l'indisponibilità a trattare sulla necessità dei sottomarini e all'indisponibilità di fatto ad un riconoscimento della parità. Si sosteneva che il governo francese era disposto a una eventuale riduzione delle costruzioni navali qualora si fosse stipulato un accordo di muta assistenza tra le potenze mediterranee. L'unico punto d'incontro con la politica italiana era quella costituita dalla volontà di estendere le limitazioni non solo alla Marina ma anche all'Esercito e all'Aviazione.

Pervenuto l'invito a partecipare alla Conferenza di Londra, l'ammiraglio Sirianni inviò un promemoria al ministro degli Esteri Grandi nel quale si ribadiva la fragilità dell'Italia la quale aveva oltre il doppio delle coste francesi che la esponevano a molti rischi. Per questo motivo l'Italia non doveva cedere dal diritto già sancito a Washington di poter possedere la stessa flotta di quella della Marina Francese. Il promemoria ribadiva sostanzialmente tre punti: ottenere il massimo coefficiente possibile nelle proporzioni; parità assoluta con la Francia; ottenere che la convenzione stipulata duri il più a lungo possibile<sup>631</sup>.

L'Italia più di ogni altra nazione dipendeva dalle sue comunicazioni navali, i collegamenti terrestri non erano sufficienti a garantirle i rifornimenti necessari per la sua sopravvivenza in caso di guerra. Bisognava quindi creare una flotta che non costituisse solo un deterrente per le marine avversarie ma che fosse in grado di difendere le proprie linee di comunicazione. Infine sarebbe stato opportuno abbassare il più possibile il tonnellaggio assegnato portandolo ad un livello inferiore di quello previsto dal piano di ricostruzione navale francese ma più vicino alle esigenze dello Stato Maggiore della Marina italiana.

---

<sup>630</sup> Ivi, p. 61.

<sup>631</sup> Ivi, p. 56.

Alle esigenze di natura tecnica e navale si affiancavano , e soprattutto, quelle di natura politica. Grandi intuì come i problemi che si sarebbero prospettati in seno al congresso londinese avrebbero però avuto una valenza assolutamente politica. D'altronde vi erano già stati grandi segnali di cambiamento in politica estera. L'avvicinamento tra Londra e Washington segnò un cambio di passo della politica inglese. Indubbiamente l'accordo navale anglo-americano era dovuto sia alla volontà politica di Hoover e all'abilità di Gibson ma segnava anche un cambiamento della politica inglese. Il governo laburista, con tale atto aveva conferito la parità navale all'ex colonia, abbandonando di fatto il dominio, e la pretesa del domino, sul mare. Certo, tale riconoscimento fu dovuto anche alla difficoltà del vecchio leone inglese d'imporsi in ogni parte del globo, poco aiutato dai *Dominions*, attratti dal vigore yankee e disinteressati ad entrare nelle beghe europee.

L'attenta analisi di Grandi proseguiva nel valutare anche una diversa connotazione del *societarismo* laburista, a quello del precedente governo conservatore. Infatti se per quest'ultimo la S.d.N. era un organismo che le garantiva il dominio dell'Impero, seppur sotto la bandiera della *pace*, facendo sì che gli equilibri internazionali rimanessero immutati, per la classe dirigente laburista sia il *pacifismo* che il loro *societarismo* assumeva una forte componente idealistica. In questa visione bisognava interpretare le nuove aperture fatte al governo tedesco che di conseguenza portò ad un nuovo irrigidimento del governo francese. Da qui, la possibilità da parte della diplomazia italiana, di solcare maggiormente le evidenti differenze tra il governo inglese e quello francese<sup>632</sup>.

A questa nuova linea *grandiana* faceva buon giuoco il feroce scontro a distanza tra la stampa inglese e quella francese. La prima attribuiva a Parigi la volontà politica di vanificare gli sforzi degli altri paesi a giungere ad un accordo sul disarmo sottolineando l'ostilità parigina per gli imminenti negoziati londinesi. La seconda rimproverava al governo londinese il fallimento del Protocollo di Ginevra del 1924<sup>633</sup>.

Così come Napoleone s'inseriva nel punto di unione di due eserciti per poi sconfiggerli separatamente uno alla volta, così Grandi riteneva di poter cogliere, in quella particolare situazione internazionale, l'opportunità di allontanare le aspirazioni francesi da quelle inglesi, indebolendo così notevolmente il governo parigino al fine di costringerlo alla ripresa di accordi per dipanare finalmente i sospesi di "*Versaglia*"<sup>634</sup>:

«E fu proprio in questo difficile frangente che il ministro si "*inventò*" quella politica "*filosocietaria*" dell'Italia, che avrebbe caratterizzato la sua conduzione degli Esteri. Sull'istituto ginevrino, quale strumento del potere anglo-francese in Europa, Grandi, a dire il vero, non cambiò idea. Giudicò, però possibile servirsi dell'ideologia societaria contro Parigi, sintonizzandosi sulle onde

---

<sup>632</sup> Nello P., *Dino Grandi* Milano, Mulino, 2003, pp., 94-95.

<sup>633</sup> Minardi S., *Il disarmo navale* cit., pp. 61-62.

<sup>634</sup> In Nello P., *Dino Grandi*, cit., p. 95.

preferite dai laburisti di Londra (e dai governanti di Washington). Naturalmente per una simile “svolta”, prevedibilmente impopolare tra i fascisti, Grandi chiese l’autorizzazione del Duce. E la ottenne con la significativa motivazione dell’opportunità di impegnare “il più spudorato linguaggio della menzogna”<sup>635</sup>.

La delegazione italiana a Londra guidata dal ministro degli Esteri Grandi poteva contare sull’apporto del ministro della Marina Sirianni sul capo di Sato Maggiore della Marina l’ammiraglio Burzagli e su un gruppo di tredici ufficiali in qualità di assistenti e tecnici. Completava tale autorevole delegazione l’ammiraglio Alfredo Acton, che aveva già partecipato alla conferenza di Washington del’22 e a quella tenutasi a Roma nel’24. La presenza di Acton non va, però, vista solo nel completare la delegazione italiana con un contributo di indubbia esperienza, ma va anche analizzata in una visione di natura caratteriale. Infatti il ministro della Marina italiana aveva dimostrato nei riguardi della Conferenza di Londra a una scarsa attitudine a comprendere fino in fondo la posta in gioco. È certo non fece bella figura la sua affermazione quando sostenne pochi giorni prima della partenza che per la Marina italiana l’importante sarebbe stata solo la riconferma dei contenuti di Washington e che il resto fossero discorsi politici che con la Marina non avevano molto a che fare<sup>636</sup>.

Mai come allora la parità navale con la Francia aveva una valenza che ben oltrepassava la mera questione di principio o di prestigio, essendo questa la base su cui fondare gran parte della politica estera dell’Italia. D’altronde, bisogna sempre ricordare che Sirianni, di carattere guerriero ma accomodante non era stato scelto alla guida della Marina per le sue doti di attento analizzatore politico. Perciò si ritenne opportuno affiancare al Sirianni l’autorevolezza e l’esperienza di Acton e di carattere meno cedevole del ministro.

L’importanza della parità navale tra Roma e Parigi fu ben evidenziata da un perentorio telegramma di Mussolini a Grandi poco prima della partenza per il Congresso londinese:

«Il mio viatico per la Conferenza di Londra è il seguente: considero un delitto di lesa patria ed una catastrofe politico-morale per il Regime Fascista la rinuncia alla parità navale colla Francia. Tale parità è acquistata dalla Conferenza di Washington. Rinunciarvi, oggi, equivarrebbe a diminuire irrimediabilmente la statura dell’Italia nel mondo. Questo non deve essere e non sarà, anche a costo di far saltare la Conferenza di Londra»<sup>637</sup>.

Grandi era ben consapevole che i problemi da affrontare a Londra sarebbero stati di natura politica e che si sarebbe scontrato inevitabilmente con il muro “riarmista francese”. Per questo motivo aveva

---

<sup>635</sup> Ivi, p. 96.

<sup>636</sup> Giorgerini G., *Da Matapan*, cit., p. 251.

<sup>637</sup> Cfr, Giorgerini G., *Da Matapan*, cit., p. 252.

cercato un'intesa pregressuale con il governo parigino. Che l'Italia e la Francia giungessero a Londra con un comune documento d'intesa sul disarmo navale era anche la speranza dei governi inglesi ed americani, entrambi consapevoli che la buona riuscita dei trattati di disarmo dipendevano dal superamento dei dissensi tra le due nazioni latine. Che la parità navale tra queste due nazioni fosse non più un problema di natura tecnico, ma divenuto un problema politico e non solo di mero prestigio era ormai evidente a tutti i governi partecipanti a Londra. Tale principio fu espresso in maniera inequivocabile da Mussolini il 10 marzo 1929 quando affermo che: «Bisogna ricordare che la Marina è, in tempo di pace, l'elemento che stabilisce la gerarchia degli Stati»<sup>638</sup>.

Su queste premesse iniziarono i lavori congressuali, che videro come protagonista lo scontro tra le due nazioni latine. In fondo per le altre potenze navali si trattava solo di estendere il programma di disarmo navale firmato da Washington e Londra anche al Giappone. Il Giappone con l'intesa anglo-americana aveva perso molte possibilità di manovra politica. Il riavvicinamento delle due potenze sottraeva, di fatto, la possibilità all'Impero del Sol Levante di esercitare quel peso definitivo nell'area estremo orientale.

Lo scontro tra la posizione francese e quella italiana si fece durissimo ed il ministro italiano rispose colpo su colpo sia alle richieste che pretese parigine. Se la Francia usava come motivazione lo *spadone riarmista* per la propria sicurezza continentale e mediterranea, Roma rispondeva a colpi di fioretto *pacifista e societario* dicendosi sempre e comunque disposta ad accettare qualsiasi cifra sugli armamenti, anche la più bassa purché tale principio fosse applicato a tutte le potenze continentali. Se *Quai d'Orsay* sosteneva che la Francia aveva bisogno di una flotta imponente perché bagnata da tre mari e perché doveva difendere le linee di comunicazioni con il suo vasto Impero, *Palazzo Chigi* rispondeva facendo notare che l'Italia aveva uno sviluppo costiero estesissimo con due grandi isole popolate con realtà molte città popolate ed industrialilocate lungo la costa. Racchiusa nel Mediterraneo con le comunicazioni terrestri limitate dalle Alpi e quelle marittime condizionate dagli stretti a 1000 miglia di distanza. L'Italia dipendeva dal traffico marittimo per oltre i  $\frac{3}{4}$  delle importazioni totali. Per questi motivi e per la sua posizione geografica che la esponeva all'offesa marina l'Italia abbisogna di una grande forza navale<sup>639</sup>:

«In ogni caso l'Italia ha il diritto che non le si chieda di rinunciare alla facoltà, che essa oggi possiede, di mantenere i suoi armamenti navali allo stesso livello di quello di qualsiasi altra potenza continentale europea. La delegazione italiana si augura che il suo principio del "One power standard" in confronto dei paesi continentali europei possa trovare applicazione al più basso livello. Confermo

---

<sup>638</sup> Cfr, Ivi, p. 252.

<sup>639</sup> Nello P., *La politica estera dal 1929 al 1932*, Roma, Bonacci Editore, 1985, p. 156.

che l'Italia è pronta ad accettare qualsiasi riduzione degli armamenti, sia pure al livello più basso, purché questo livello non venga sorpassato da alcuna potenza continentale europea»<sup>640</sup>.

Questo era il cuore del discorso che Grandi tenne il 23 gennaio a Londra, in cui rispetto alle esigenze francesi di possedere una flotta adeguata per la propria difesa in base a ragioni di natura geografica, l'Italia argomentò la propria necessità a possedere una grande flotta anch'essa adoperando motivazioni di natura geografica, ma dicendosi sempre disposta ad una diminuzione del tonnellaggio in base però al principio dell'*one power standard*. L'opera *disarmista* di Grandi, tutta tesa ad incagliare la politica *riarmista* francese in un mare pacifista filo societario, continuò anche il 28 gennaio, quando la prestigiosissima associazione anglo-americana "*The Pilgrims*" ospitò all'Hotel Victoria le delegazioni delle cinque potenze. A tale simposio parteciparono i membri del Gabinetto britannico, ambasciatori e una larga rappresentanza della Camera dei Lords e dei Comuni, esponenti della politica e dell'economia della City, esponenti del mondo culturale anglo-americano oltre che un nutritissimo numero di giornalisti. Dopo una brillante introduzione, condita dall'indiscussa abilità oratoria di Grandi, tesa ad individuare una sintonia spirituale tra i componenti dei *The Pilgrims* ed egli stesso, non mancò a sottolineare come fosse indispensabile parlare non più di limiti agli armamenti ma di riduzione degli stessi:

«Occorre che gli armamenti siano non solo contenuti e limitati ma bensì ridotti al più basso livello possibile. Una effettiva dunque, non apparente, riduzione degli armamenti. Ecco quello che i popoli domandano ed attendono dalla Conferenza di Londra. I popoli non si accontentano ormai più delle generiche dichiarazioni, dei troppi ripetuti discorsi. Passato è il tempo per ciò. I popoli voglio ascoltare voci nuove ed attendono di confrontare i fatti con le parole. I popoli giudicheranno l'opera nostra. Il Governo che rappresento ha stabilito un vasto programma di lavoro per il progresso della Nazione. Questo programma per la sua esecuzione esigerà un lungo periodo di pace, al quale dovranno essere consacrate tutte le risorse e le migliori energie del popolo italiano. L'Italia domanda di poter liberamente lavorare e produrre in un'Europa pacificata e in un mondo pacificato. L'Italia è pronta e desiderosa di partecipare e di collaborare lealmente ed attivamente a tutto quello che nel campo internazionale ci porti sempre più vicini alla realizzazione di questo scopo»<sup>641</sup>.

Uno dei discorsi più importanti della Conferenza di Londra fu il discorso tenuto dal ministro degli Esteri italiano l'11 febbraio, il quale partendo dalle richieste dei governi inglese e americano analizzava la soppressione del sommergibile. Questo, a buon diritto, era ritenuto da Grandi l'arma di

---

<sup>640</sup> Cfr, Ivi, pp. 156-157.

<sup>641</sup> Cfr, Ivi, pp. 163.

“difesa del paese meno armato contro quello più armato”. Quindi la sua soppressione avrebbe portato, in definitiva, un vantaggio solo per le marine dei stati più forti. Per equiparare gli equilibri, apportando un vero contributo al disarmo, la delegazione italiana, discostandosi dall’atteggiamento intransigente avuto anni prima a Washington, propone sia l’abolizione dei sommergibili, strumento delle marine più deboli, sia l’abolizione delle navi da battaglia, bastimento simbolo di supremazia delle marine più forti:

«Noi proponiamo pertanto la contemporanea abolizione delle grandi navi da battaglia e dell’arma sottomarina. Di ciò beneficeranno in egual misura le grandi flotte e le flotte meno forti. Ma ne beneficerà soprattutto la causa del disarmo che è la causa della pace, cui tutti i popoli aspirano, e alla quale la nostra Conferenza, attuando concretamente e coraggiosamente la proposta che ho avuto testé l’onore di formulare, dimostrerà di avere dato la garanzia e il contributo più solido e duraturo»<sup>642</sup>.

Inutile ricordare che la proposta italiana fece non poco scalpore, attirando anche qualche critica da giornali stranieri. Ma le critiche furono ben poca cosa confronto al plauso che tale proposta suscitò, soprattutto da quei ambienti, e non furono pochi, che videro in essa un contributo fattivo e reale per il disarmo e quindi la pace<sup>643</sup>. La proposta *grandiana* fu di tale impatto sui laburisti inglesi tanto da far indurre il Governo britannico ad inserire nel suo memorandum del 6 febbraio la proposta di abolizione delle navi di linea. L’impatto della proposta italiana sull’opinione pubblica e politica fu talmente forte che il 14 marzo 1930 cento deputati inglesi si riunirono alla Camera dei Comuni per firmare una dichiarazione che chiedeva al Governo inglese l’abolizione delle navi da battaglia e dei sommergibili per ottenere una reale diminuzione degli armamenti che è la strada per la pace nel mondo.

Il 13 febbraio veniva pubblicato il memorandum francese dove la delegazione di Parigi sosteneva di dover possedere una flotta di 724.479 tonnellate. Tale sproporzionata richiesta, probabilmente figlia

---

<sup>642</sup> Cfr, Ivi, pp. 171-172.

<sup>643</sup> **Daily News** Londra 12 febbraio: “Il contributo di gran lunga più importante recato ieri alla discussione sull’abolizione dei sommergibili è stato rappresentato dalle dichiarazioni del ministro italiano a favore della abolizione tanto di navi di linea, quanto di sottomarini. I delegati inglesi ed americani non potranno fare a meno di prendere in seria considerazione queste proposte”. **Star** 13 febbraio: “Secondo il punto di vista italiano il sottomarino è per una flotta meno armata ciò che le navi da battaglia sono per la flotta più potente. Aboliamo gli uni e le altre. Se la conferenza seguirà il punto di vista italiano, essa sarà ricondotta agli scopi fondamentali, cioè alla riduzione degli armamenti. La politica italiana mostra che la questione navale deve essere considerata nel suo complesso”. Dal **Liberté** 12 febbraio: “Il capo della delegazione italiana ha pronunciato un discorso da eccellente diplomatico evitando di portare una adesione definitiva ad una od all’altra delle tesi esposte, in modo che la libertà dell’Italia rimane intera nei negoziati che si impegneranno. L’Inghilterra e l’America fornite di grosse corazzate predicano l’abolizione dei sottomarini. La Francia ed il Giappone rifiutano di rinunciarvi. L’Italia si tiene sulla bilancia, ed un compromesso è possibile. I delegati francesi debbono guardarsi da questo compromesso che rovinerebbe tutto il piano navale. Il tranello posto ai nostri rappresentanti è tutto qui”. In Nello P. *La Politica estera* cit. pp. 817.

dello Statuto Navale francese approvato nel 1924 per la ricostruzione di una grande flotta, fece non poco scalpore nell'opinione pubblica e di fatto sconvolse i principi ed i coefficienti di relatività tra le flotte francese, inglese ed italiana. L'incremento della flotta francese così prospettato avrebbe costretto l'Italia ad aumentare anch'essa la sua forza navale. Questi due incrementi avrebbe portato all'ineluttabile accrescimento della flotta britannica legata alla politica navale del *two-power standar*. A sua volta tale incremento inglese avrebbe sancito la fine degli accordi anglo-americani firmati anche dai giapponesi. In sintesi, se si fosse accettato un incremento così sostanziale della Marina Nazionale, la Conferenza di Londra si sarebbe trasformata in un Conferenza sul "*Riarmo*".

Il memorandum italiano, presentato il 17 febbraio, andava in tutt'altra direzione. In questo si ribadiva la disponibilità italiana ad accettare qualsiasi limitazione, qualsiasi cifra purché questa non fosse superata da alcuna potenza continentale europea. L'Italia si diceva disposta ad analizzare l'abolizione dei sottomarini e delle navi da battaglia. Si diceva disponibile ad rinviare la costruzione delle navi da battaglia che il Trattato di Washington gli consentiva di costruire tra il 1931 ed il 1936. Oltre a tutte queste aperture il memorandum italiano chiudeva con un documento dove si evidenziava una sostanziale parità tra la flotta italiana e quella francese nelle categorie navali non disciplinate dal precedente Congresso di Washington. Il documento, come accennato, prendeva in esame le categorie degli incrociatori da 10.000, incrociatori leggeri, cacciatorpediniere/conduitori di flottiglia ed sommergibili tra Francia, Italia e Gran Bretagna. In tale atto si sottolineava che esisteva tra le due nazioni latine una parità di fatto tra tutte le categorie ad eccezione di quella sommergibilistica dove la nazione transalpina possedeva un vantaggio di circa 34.000 tonnellate.

Con la presentazione del memorandum, il ministro degli esteri italiano affondava l'ultimo colpo pacifista alla già barcollante posizione riarmista francese. Il solco era tracciato. Il fascismo che aveva fama di essere governo autoritario sen non dittatoriale usava i propri fondi per opere di pubblica utilità e per creare infrastrutture, facendo del disarmo navale il suo vessillo più grande. La Francia repubblicana, figlia della rivoluzione, si prodigava nello sforzo di ricostruire una grande flotta per appagare le proprie ambizioni e le proprie aspirazioni imperiali<sup>644</sup>.

Mc Donald cercò di far recedere la delegazione francese dall'intento di confermare tale cifra di costruzioni navali e di riconoscere la parità navale con l'Italia, ma Briand fu categorico: i francesi avrebbero continuato a seguire il programma di costruzioni del loro Statuto Navale e nulla li avrebbe fatti recedere dal loro intento perché quelle erano le cifre per la sicurezza francese. Visto il muro francese si verificò un cambiamento repentino nell'atteggiamento inglese. Mc Donald, iniziò a chiedere insistentemente, anche se con garbo, alla delegazione italiana di abbandonare la posizione

---

<sup>644</sup> *Chicago Tribune*, 20 febbraio: "L'attitudine italiana è assai apprezzata in America mentre quella della Francia, che sembrava in principio dovesse occupare il primo posto, ha ora perduto molto del suo prestigio. L'intransigenza di Tardieu ha disgustato perfino coloro che erano disposti a schierarsi dalla parte della Francia". *Daily Express*, 20 febbraio: "il memorandum italiano ha prodotto impressione favorevolissima. Speriamo che queste proposte salvino la Conferenza navale da un disastro". In Nello P. *La Politica estera* cit., p. 821.

intransigente della parità navale con la Francia, e se qualora l'Italia fosse disposta a consentire a quest'ultima la possibilità di costruire 600.000 tonnellate di naviglio contro le 400.000 italiane. Grandi ribadì che l'Italia non poneva pregiudiziali sulle costruzioni navali, queste potevano avere qualsiasi limite purché non superate da alcuna potenza continentale nel qual caso la richiesta italiana sarebbe stata di 724.000 tonnellate alla stregua di quella francese. Il capo delegazione italiano, non capiva le ragioni di questo repentino cambiamento di fronte da parte dei governi anglo-americani, visto che riteneva proficuo per tutti che i francesi abbassassero le loro cifre del loro riarmo navale. Vi furono altre offerte sulla stessa falsa riga e Grandi dovette spiegare a Mac Donald che la Francia, come d'altronde si poteva facilmente notare, inventava ogni giorno un pretesto per far fallire il Congresso. Nondimeno il ministro degli Esteri italiano proponeva una via d'uscita che consentisse di salvare il Congresso e le posizioni dei Stati partecipanti. Infatti, egli propose che mentre Washington aveva normato la costruzione delle navi corazzate e delle portaerei, Londra avrebbe potuto regolare la costruzione degli incrociatori leggeri e delle cacciatorpediniere, demandando ad un futuro incontro il compito di disciplinare i sommergibili lasciando così di fatto una certa supremazia alla flotta francese. Ma l'abile proposta non ebbe naturalmente seguito<sup>645</sup>. Le pressioni delle delegazioni anglo-americane si fecero più insistenti. Non c'erano in ballo questioni di principio, ma solo la volontà da parte di Stimson e di Mac Donald di salvare l'accordo anglo americano, e se la Francia si dimostrava risoluta a non modificare le proprie richieste allora si sarebbe passati ad esercitare grandi pressioni sulla delegazione italiana. Il fallimento del Congresso di Londra avrebbe di fatto portato a ridefinire i rapporti nel Pacifico e avrebbe potuto portare come conseguenza più nefasta ad una corsa agli armamenti:

«L'atteggiamento di Londra, in particolare, risultò per Grandi una sorpresa, data la sua concezione freddamente realpolitica dei rapporti internazionali e la sua precedente interpretazione dell'accordo Hoover-Mac Donald. Secondo il ministro fascista esisteva infatti un comune interesse anglo-italiano ad una limitazione e riduzione effettiva degli armamenti navali; e perciò Grandi non capiva ... perché MacDonald si sforzasse tanto pur di salvare la Conferenza, di evitare un aperto "smascheramento" del programma riarmista della Francia»<sup>646</sup>.

Anche Briand iniziò ad insistere con Grandi al fine di desistere dall'ingiustificata pretesa della "parità navale" italiana che comprometteva il Congresso. Non mancò di negare il suo personale riconoscimento alla parità navale a Washington anche sulle categorie del naviglio leggero, ma che

---

<sup>645</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 111.

<sup>646</sup> Nello P., *Un fedele Disubbidiente, Dino Grandi Da Palazzo Chigi al 25 luglio*, Bologna, il Mulino 1993 pp. 67.



anzi i suoi colloqui con l'allora capo delegazione italiano, Schanzer, sostenevano una posizione diametralmente diversa:

«A questo punto il ministro degli Esteri italiano gli mostrò il testo del telegramma che Briand aveva inviato a Sarraut il 23 dicembre 1921 e disse che ne avrebbe dato lettura in piena Conferenza. Toccato Briand dovette ammettere che la situazione non era più quella del 1922 a Washington. E aggiunse che la "parità" non era possibile; che essa era "una questione di principio" e che Parigi era "altrettanto intransigente quando l'Italia nel richiederla". Ma per Grandi era del tutto impossibile che l'Italia rinunciasse a un diritto acquisito a Washington, che, diversamente, gli avrebbero "sparato alla prima stazione dopo la frontiera"»<sup>647</sup>.

Per Londra, la sicurezza francese era più importante di quella italiana a prescindere dalla giustezza delle tesi in atto e dei partiti al governo. Le pressioni dei due governi anglosassoni aumentarono proprio nei confronti della delegazione italiana che a fronte del riarmismo francese aveva contrapposto la piena disponibilità alla messa in bando dei sommergibili, delle navi da battaglia, di una riduzione dei programmi navali purché uniforme con la sorella latina. Ora con insistenza si chiedeva a chi aveva dimostrato maggiore disponibilità ad una eventuale intesa di fare altri sacrifici e passi indietro. La Francia stava per raggiungere i suoi scopi o far saltare l'intesa al Congresso di Londra e continuare così la sua politica di riarmo, o far accettare la il più totale disconoscimento della parità navale con l'Italia. In ambo i casi al *Quai d'Orsay* avrebbero brindato al successo della politica estera francese. La posizione inglese si poteva spiegare solo attraverso alcune considerazioni: 1- bisognava appoggiare la Francia, come detto, perché essa a prescindere da tutto sollevava l'Inghilterra del peso del mantenimento dello *statu quo* nel continente europeo. 2- a Londra l'unica preoccupazione reale era quella di evitare una corsa agli armamenti tra Roma e Parigi che avrebbero messo in discussione la sua politica del *Two power standard* che le consentiva una congrua superiorità navale sulla somma della Marine Nationale e la Regia Marina, senza dover ricorrere al riarmo. 3- evitare, anche solo formalmente, l'insuccesso della Conferenza sul disarmo navale perché avrebbe compromesso la figura politica inglese. 4- Evitare che le beghe tra le due nazioni latine potessero vanificare l'accordo anglo-americano ricorrendo al riarmo. La posizione americana era assolutamente meno complicata di quella inglese. Washington era assolutamente consapevole che una corsa al riarmo navale tra Roma e Parigi avrebbe potuto portare alla cancellazione dell'accordo navale Hoover-Mac Donald, che riconosceva una totale parità navale con l'Inghilterra e ritenne più opportuno assecondare il giudizio londinese e fare pressioni sulla delegazione italiana. Il 27 marzo Mac Donald, già i accordatosi con Briand, minacciò Grandi, in seno alla riunione dei capi delegazione:

---

<sup>647</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 108.

se la delegazione italiana non avesse accettato i termini della delegazione francese, avrebbero condotto i negoziati a “quattro” lasciando l’Italia in una posizione isolata e quindi subalterna. A tale minaccia Grandi rispose con fermezza granitica sostenendo che l’Italia avrebbe dato corso al programma navale di oltre 40.000 tonnellate e che avrebbe costruito una flotta grande quanto a quella francese.

«E, perciò, il duce fece il “controcanto” al ministro nei discorsi di Livorno e di Firenze (rispettivamente dell’11 e del 17 maggio), in cui affermò, tra l’altro, che il programma di costruzioni navali del 1930 sarebbe stato realizzato tonnellata su tonnellata, “*perché le parole sono bellissima cosa, ma moschetti, mitragliatrici, navi, aeroplani e cannoni sono cose ancora più belle*”»<sup>648</sup>.

Grandi oltre a far notare che l’Italia, a questo punto avrebbe dovuto ridisegnare le sue linee di politica estera, rimettendo in discussione anche Locarno, seppe utilizzare con grande maestria, e a proprio vantaggio, la stampa anglosassone nella quale aveva guadagnato grande rispetto e credibilità. Ricorda, infatti, al riguardo Minardi:

«... il ministro degli Esteri italiano, dopo essersi incontrato con Henderson e Mac Donald il 3 aprile, riferì alla stampa il contenuto dei loro colloqui, denunciando l’operato del premier e del ministro degli Esteri britannico che in cambio di una modesta riduzione di tonnellaggio, si erano messi al rimorchio di Briand, le cui manovre erano dirette alla costruzione di un’alleanza militare anglo-francese. L’indomani la stampa britannica denunciò i pericoli che si celavano dietro la manovra di Briand e invitò la delegazione inglese a non lasciarsi fuorviare dalle ipotesi capziose del ministro degli Esteri francese»<sup>649</sup>.

Se la linea politica pacifista e disarmista di Grandi non ebbe i risultati sperati in seno alla conferenza, dove alcune delegazioni preferirono seguire idee diverse da quelle ispiratrici del Congresso, questa ebbe grande successo presso l’opinione pubblica ed il Parlamento britannico. Questi ultimi bloccarono l’accordo anglo-francese non essendo, non solo più disposti a seguire la linea riarmista francese, ma anche a non fare più alcuna concessione a Parigi né nel Mediterraneo né altrove<sup>650</sup>. Grandi riuscì pienamente nel suo intento, isolò la posizione francese, impedì a sua volta che l’Italia fosse isolata dalla politica egemonica continentale francese, ed impedì che si consolidasse l’asse

---

<sup>648</sup> Cfr, Nello P., *Dino Grandi*, cit. p. 99.

<sup>649</sup> Minardi S., *Il disarmo navale*, cit., p. 117.

<sup>650</sup> «Di qui la convinzione di Grandi come di Mussolini, di un esito politico vittorioso per l’Italia della Conferenza, valsa a reclamizzare all’estero, nella miglior luce possibile, e le richieste di Roma e il regime fascista, nonché valsa a “smascherare” la volontà egemonica francese sul Vecchio continente». In Nello P., *Un fedele Disubbidiente*, cit., p. 70.

Londra-Parigi che avrebbe di fatto impedito qualsiasi politica autonoma da parte del Regno d'Italia. Certo fu che la Francia non riconobbe la parità navale con l'Italia, la quale però, dal punto di vista politico ne uscì sicuramente rafforzata:

« ... l'Italia e il Regime fascista ... partono da Londra, non solo con la testa alta ... come giammai l'Italia è partita da nessuna Conferenza internazionale, ma quello che più conta, l'Italia fascista parte da Londra, fra la simpatia, il rispetto, e diciamolo pure, l'ammirazione del mondo»<sup>651</sup>.

La Marina adesso poteva contare su di una maggiore disponibilità economica per i programmi navali; ed ora più che mai se ne ravvisava la necessità:

«nel problema specifico, e cioè sul terreno navale, la Francia si è rifiutata di prendere atto del nostro intangibile diritto alla parità ... è altresì vero che la pretesa francese a vedersi riconosciuto dal mondo il diritto di superiorità sull'Italia è caduta ... Siamo riusciti a Londra ... a impedire la realizzazione di quello che è lo scopo ... della politica francese da dieci anni a questa parte: l'*alleanza franco-britannica*. La Francia vuole questo. Tenterà tutte le strade per arrivarci ... Tu un giorno hai detto una delle Tue grandi e semplici verità, quando hai affermato che il rango delle nazioni è determinato dalla potenza delle flotte rispettive. La Conferenza navale è stata giorno per giorno, la dimostrazione palmare di questa grande verità ... *Il rango delle Nazioni è determinato dalla quantità di tonnellate che sono possedute sul mare*. Ecco la verità nuda. Tonnellata di più potenza di più ... Cosa deve fare oggi l'Italia, cosa non possiamo a meno di fare, se non vogliamo che fra un anno o due il mondo prenda atto della nostra inferiorità di fatto rispetto alla Francia e non appaia la parità come una pretesa italiana non rispondente ai suoi bisogni e alle sue possibilità? Perché la Francia non abbia fra qualche tempo, datele da noi, quella vittoria su di noi, che non è riuscita a strappare a Londra, *occorre impostare almeno incominciare dal 1930, cioè dal programma di costruzioni dell'anno in corso, la stessa quantità di tonnellaggio impostato dalla Francia, col suo programma recentemente votato in Parlamento*»<sup>652</sup>.

La legge francese del 12 gennaio 1930 permise la messa in cantiere di ben 18 navi, tra cui un incrociatore da 10.000 tonnellate, 6 cacciatorpediniere, 1 incrociatore leggero draga mine, 2 avvisi coloniali, 6 sottomarini oceanici, 1 sottomarino dragamine, una nave posa reti per un totale di oltre

---

<sup>651</sup> Cfr, Giorgerini G., *Da Matapan*, cit., p. 253.

<sup>652</sup> Ivi, pp. 253-254.

48.000 tonnellate<sup>653</sup>. L'Italia rispose con un programma che prevedeva la messa sugli scali di ben 29 unità per oltre 47.000 tonnellate.

Il Congresso di Londra prolungò la vacanza navale per le navi da battaglia fino al 1936, consentendo all'Italia e alla Francia di costruire prima di tale data ben 70.000 tonnellate di naviglio di linea. Nella capitale dell'Impero Britannico si chiuse solo un accordo a tre tra Washington, Londra e Tokio, e si demandò all'incontro ginevrino previsto per il 1932 la possibilità di giungere a un accordo con le due nazioni latine. L'intesa italo-francese non ci fu, e per sottolineare l'importanza che assunse l'accordo sul disarmo navale tra queste due potenze, la diplomazia americana e quella inglese si dissero disponibili a svolgere un'azione conciliatrice nel periodo di tempo che intercorse tra il Congresso di Londra e la Conferenza di Ginevra. Ma con nessun successo, vista l'intransigenza francese.

Alla crisi politica del "disarmiamo" ben presto fece eco quella economica. Com'è noto dopo un fase di crescita ed espansione economica senza precedenti nella storia, si verificò nell'ottobre del 1929 una crisi paurosa che determinò il più completo collasso di Wall Street. L'incapacità della domanda a supportare un'altissima produzione continuamente stimolata da operazioni speculative; l'inadeguatezza di una legislazione e di interventi politici tesi a controllare il mercato fecero sì che il più poderoso apparato economico e produttivo crollasse con conseguenze a dir poco disastrose nell'economia mondiale. La "Grande Crisi" impiegò poco a sbarcare sul vecchio continente con conseguenze a dir poco disastrose. Le più grandi economie europee si videro quasi dimezzare la loro capacità produttive, anche l'Impero Britannico diminuì la propria produttività del 16,5%. La disoccupazione crebbe raggiungendo livelli mai visti nei singoli stati, mentre il commercio mondiale si riduceva di un terzo in volume dei scambi<sup>654</sup>. I paesi soggetti al *gold standard* furono i più colpiti. Quasi a significare che: «il *gold standard* fu il principale meccanismo di trasmissione della Grande Depressione»<sup>655</sup>.

L'Italia, aveva conosciuto un discreto incremento economico ed industriale. Grazie al programma di grandi opere strutturali la disoccupazione aveva conosciuto un grosso calo riducendosi a 300.000 unità, grazie anche ad un notevole aumento delle esportazioni. Naturalmente anche l'Italia ebbe un grande riduzione della produzione pari al 14,4% ed un conseguente aumento della disoccupazione che da 300.000 unità del 1929 passò a 1.019.000 unità del 1933. Il reddito procapite che si era

---

<sup>653</sup> Di P. Houy-Bezaux & J. Ducros, *La renaissance de la Marine française 1922-1939*, n° 12 pp. 89-96.

<sup>654</sup> «Nel 1932 la produzione industriale in Germania era diminuita, rispetto al 1929, del 46,7%, in Inghilterra del 16,5%, in Francia del 31,2%, negli Stati Uniti del 46,2%; la disoccupazione raggiungeva i 5,6 milioni in Germania, i 2,2 milioni in Inghilterra, i 15 milioni negli Stati Uniti: nell'insieme, i disoccupati nei vari paesi si calcolavano a 30 milioni. Il commercio mondiale si riduceva in un terzo in volume e di due terzi in valore, cadendo da 68.606 milioni di dollari-oro nel 1929 a 23.314 milioni nel 1934». Romeo R., *Breve storia della Grande*, cit., p. 159.

<sup>655</sup> Feinstein C.H., Temin P., Toniolo G., *L'Economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza, 2000 pp. 129.

stabilizzato al di sopra delle 3.000 lire nel 1929 scese a 2.823 lire nel 1931, riuscendo a risalire sopra le 3.000 lire solo nel 1935<sup>656</sup>.

Sia la disoccupazione che la riduzione industriale avrebbero conosciuto un calo ben maggiore se non fosse stato per il contributo apportato all'economia italiana dei programmi di ricostruzione della Regia Marina e dell'Aviazione. Emblematico fu il caso della ditta cantieristica Orlando di Livorno di cui si è già parlato.

Il settore cantieristico non fu molto colpito, almeno inizialmente, dalla crisi economica del 1929. Questo grazie alla politica marittima del fascismo che, attenta alle esigenze navali nazionali, non solo si stava adoperando per modernizzare e potenziare la flotta militare, ma si stava dotando di una flotta mercantile di assoluta efficienza per qualità e quantità. Le continue esigenze di approvvigionamento di materie prime rendevano indispensabile il potenziamento della flotta mercantile, che di fatto riforniva per oltre il 70% del fabbisogno nazionale. La buona salute del settore mercantile e della sua flotta era anche spinto dalla Regia Marina, dipendente in alcuni settori da esso. In più, e come valore aggiunto, va ricordata anche l'opera di Ciano al ministero delle Comunicazioni, uomo capace, di indiscusse qualità e di grande esperienza nel campo navale. Il settore mercantile italiano era di indiscussa qualità con una buona fama anche per quelle costruzioni navali di prestigio attinenti alle navi passeggeri e miste<sup>657</sup>. Questo specifico settore sarà colpito nel periodo che va dal 1932 al 1938, anche a causa delle diminuzioni delle commesse estere.

La crisi nel settore mercantile si avvertì dal 1931 in poi, infatti sino a tale data l'incremento delle costruzioni militari a causa del fallimento del Congresso di Londra fecero sopperire una certa flessione delle costruzioni mercantili. Se nel 1929 il comparto navale nel suo complesso varava 98 navi per un totale di 71.834 tonnellate, questo dato saliva di oltre 14.000 tonnellate nel 1930 con 126 vari arrivando a 167.211 tonnellate con 129 vari nel 1931. Dal 1932 al 1937 la cantieristica navale varò 438 navi per un totale di 183.891 tonnellate<sup>658</sup>. Mentre nel 1938 uscirono dai cantieri ben 126 navi per un totale di 106.243 tonnellate. La produzione metallurgica e quella meccanica era calata del 12,1% mentre quella chimica calò in maniera più contenuta del 5,8%. Alla diminuzione della produzione dell'acciaio e del ferro va registrato l'aumento della produzione dell'alluminio del petrolio greggio e del metano, ciò porterebbe a pensare che una certa aliquota dell'industria "specializzata" godesse di buona salute nonostante la crisi. Il gran numero di navi per l'esiguo tonnellaggio complessivo induce a pensare che molto probabilmente furono costruite navi mercantili di piccola stazza per meglio suddividere il poco lavoro nel maggior numero possibile di cantieri, anche perché, come vedremo, gran parte della cantieristica navale italiana, mercantile e non, andrà nelle mani dello stato dopo la costituzione dell'IRI e dell'IMI.

---

<sup>656</sup> Ivi, pp. 160.

<sup>657</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 240.

<sup>658</sup> Romeo R., *Breve storia della Grande*, cit., si vedano tabelle 9, 12, e 13.

«L'IRI venne così a controllare, tra molte altre attività, il 90 per cento dell'industri delle costruzioni navali (Ansaldo, Odero Terni Orlando, Cantieri Navali riuniti dell'Adriatico, Cantieri navali del Quarnaro, Bacini e Scali napoletani); il cento per cento dell'industria siderurgica bellica (Terni, Ansaldo, Cogne); il cento per cento delle costruzioni d'artiglieria (Ansaldo, OTO, ex Armstrong); più dell'80 per cento delle società di navigazione (Italia, Cosulich, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adria, Navigazione Libera Triestina), più importanti industrie meccaniche e di armamenti come l'Alfa Romeo, e il Silurificio napoletano.

«Questa formula, di grande validità ..., fu indubbiamente una carta vincente in mano allo Stato corporativo che il fascismo stava creando indirizzandosi verso la scelta dell'economia autarchica che diverrà politica ufficiale dopo gli avvenimenti internazionali conseguenti alla crisi etiopica del 1935-36»<sup>659</sup>.

Si è già detto di come nella loro sostanza i programmi navali della Regia Marina rispondessero ad esigenze di fondo, ma molto più rispondevano alla necessità di contenere il divario tra la Marine Nationale e quella italiana.

Il programma navale italiano del 1926-27 prevedeva la realizzazione di 12 cacciatorpediniere (Esploratori) classe "*Navigatori*" per un totale di 19.536 tonnellate. Il programma navale italiano del 1927-28 prevedeva la realizzazione di: 4 incrociatori leggeri classe "*Condottieri*", 4 sommergibili classe "*Bandiera*", 4 sommergibili classe "*Settembrini*" per un totale di 25.134 tonnellate. Quello del 1928-1929: 2 incrociatori pesanti classe "*Zara*", 4 cacciatorpediniere classe "*Freccia*", 4 sommergibili classe "*Squalo*", per un totale di 28.064 tonnellate. Ed infine il programma navale del biennio 1929-1930 prevedeva la messa sugli scali di un incrociatore pesante classe "*Zara*", ed uno tipo "*Bolzano*", 2 incrociatori leggeri classe "*Condottieri*", 4 cacciatorpediniere classe "*Folgore*", 7 sommergibili classe "*Argonauta*", per 39.089 tonnellate complessive. Un totale quindi di ben 47 navi per 111.823 tonnellate complessive<sup>660</sup>.

La Marine Nationale mise sugli scali navali dal 1927 al 1930 ben: 3 incrociatori pesanti (Foch, Duplex, Algerie) 18 cacciatorpediniere, 17 sottomarini di oceanici, 3 sottomarini posamine, 2 petroliere 1 nave posa cavi, 1 incrociatore leggero posamine, 6 avvisi coloniali e 12 sottomarini costieri. Un totale di 63 navi per circa 128.000 tonnellate complessive. Forse la pretesa italiana alla parità con la Francia

---

<sup>659</sup> Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 242.

<sup>660</sup> Ivi, p. 237.

non era del tutto velleitaria<sup>661</sup>. Naturalmente la grande crisi colpì anche oltre alpi nonostante che negli anni precedenti la Francia avesse accumulato ingenti quantità d'oro.

Ma crisi o non crisi alle più grandi potenze navali del mondo interessava la conclusione della diatriba tra Francia ed Italia al fine di stabilizzare il Mediterraneo e con esso il Pacifico, acque dove si concentravano i maggiori interessi delle due super potenze navali: l'inglese e quella americana. Si voleva giungere alla conferenza di Ginevra sul disarmo navale con un'intesa italo-francese e per questo motivo che il primo Lord dell'Ammiragliato si recò prima a Roma dove ebbe un incontro con Sirianni e poi a Parigi con il ministro della Marina Dumesnil. In questo incontro si ribadì il rifiuto più totale da parte delle autorità navali parigini ad accettare accordi con l'Italia su base paritaria. La proposta italiana fu rigettata, mentre quella francese assicurava, tramite una serie di precetti ed artifici, la possibilità di costruire il 50% di naviglio in più rispetto all'Italia per il 1936. Il governo francese fece pressioni presso quello britannico al fine di addivenire alla firma della parte terza (ossia quella parte che non fu firmata né dalla Francia e né dall'Italia) degli accordi di Londra, mantenendo però, una certa superiorità sulla flotta italiana. Immediata fu la reazione di palazzo Chigi.

Dopo una dichiarazione degli Stati Uniti, tesa a ricordare al governo di Parigi che ad una mancata intesa con il governo di Roma Washington avrebbe potuto riconsiderare la propria adesione alla conferenza sul disarmo prevista per 1932 a Ginevra, si assistette ad una nuova iniziativa dell'Ammiragliato e del Governo inglese che nel febbraio 1931 presentarono all'attenzione di Sirianni e di Grandi una nuova proposta d'accordo. Tale proposta prevedeva che i programmi navali fino al 1936 fossero uguali tra Francia ed Italia, lasciando alla prima un certo margine di vantaggio sulla seconda. I programmi navali erano però studiati in maniera tale che per la data prevista (1936) il divario delle due flotte sarebbe diminuito. L'accordo prevedeva che una volta completato il programma di costruzione del 1930 non si sarebbero potuti costruire altri incrociatori tipo Washington vista la parità raggiunta tra le due nazioni. L'accordo prevedeva che l'Italia e la Francia accettassero tutte le clausole della parte terza del Congresso di Londra. Ma nonostante che tale documento d'intesa fosse stato accettato dal governo francese i suoi rappresentanti in fase di redazione definitiva del testo, sollevarono questioni interpretative, mostrando così definitivamente la cattiva fede dei governanti dell'antica Lutezia. L'intento francese era quello di arrivare senza limitazioni di sorta al 1936, in considerazione anche dell'imminente unione doganale tra Austria e Germania.

Nell'aprile 1931 si aprì uno scenario inquietante per la Regia Marina: la proclamazione della repubblica in Spagna. La caduta della monarchia non solo significò la cessazione degli accordi italo-

---

<sup>661</sup> Moulin Jean, *Les navires français 1939-1945*, Marines éditions. Si veda anche Houy-Bezaux P. & J. Ducros, *La renaissance de la Marine française 1922-1939*, n° 12 -14.

spagnoli, ma nel concreto raffigurava la possibilità di accordi navali tra la Francia e la Spagna<sup>662</sup>. Una tale possibilità avrebbe consentito non solo il libero trasferimento delle truppe francesi nel Nord Africa, ma avrebbe significato il definitivo dominio del Mediterraneo occidentale da parte Francese. La possibilità, da parte dei francesi, di creare un accordo con la neonata repubblica spagnola, che prevedesse l'uso o l'impiego di basi navali nelle isole Baleari preoccupava non sola la Regia Marina, ma anche la Royal Navy. In quel caso per Londra significava avere Gibilterra isolata irreparabilmente da Malta ed Alessandria. Da qui i rapporti tra Londra e Roma si intensificarono anche se come argutamente notò Grandi scrivendo nel suo diario:

«... La Repubblica di Spagna significa probabilmente l'alleanza con la Francia ... La Repubblica di Spagna vuol dire per l'Italia la guerra nel Mediterraneo perduta prima di combattere ... La nuova situazione spagnola può alterare l'equilibrio del Mediterraneo a nostro danno e a danno dell'Inghilterra. Tanto più oggi Londra e Roma hanno interesse a collaborare insieme»<sup>663</sup>.

Si profilava così per l'Italia la possibilità di doversi scontrare con un'eventuale coalizione franco-spagnola con una Gran Bretagna benevola ma neutrale.

La Regia Marina in questo periodo dovette subire un altro duro colpo. In base alle trattative con la "fascistissima" gli erano state concesse ben 35 squadriglie aeree comprendenti velivoli da ricognizione, da offesa, velivoli da caccia e velivoli imbarcati. Ma la Marina non poté mai contare che sui soli velivoli da ricognizione, non sempre efficienti e molto spesso vetusti.

Per il "Ras" di Ferrara, gli aerei impiegati nelle aviazioni ausiliari erano aerei da considerare "persi" sottratti "all'arma risolutiva" ossia "L'Armata Aerea".

L'Italia fu l'unica nazione che partecipò alla Conferenza di Londra a non possedere una nave portaerei, «né in servizio, né in costruzione, né in programma»<sup>664</sup>. In tale contesto internazionale fu ridefinita anche la definizione di nave portaerei prendendo le distanze da ciò che si era deciso nel precedente congresso sul disarmo a Washington. A Londra furono ritenute navi portaerei anche quelle imbarcazioni con dislocamento standard al di sotto delle 10.000 tonnellate, limite minimo considerato a Washington per tale tipo di nave.

La Marina italiana si vide sempre costretta a fare i conti con la più politicizzata Regia Aeronautica. Da quando le furono strappate le ali nel 1923, non poté più, di fatto, contare su reparti di volo organici e completi. Le squadriglie erano spesso incomplete e come detto costituite da apparecchi ormai considerati troppo vecchi per assolvere al ruolo loro destinato. Nel 1930 la sparuta aviazione di marina dovette sostenere una nuova offensiva da parte dell'Aviazione che sospinta dal forte vento

---

<sup>662</sup> Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni*, cit., p. 105.

<sup>663</sup> Cfr, Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, cit., p. 249.

<sup>664</sup> De Risio C., *L'aviazione di Marina*, cit., p. 97.



dalla più totalitaria interpretazione delle teorie dohuetiana le volle strappare anche la componente offensiva, che in definitiva non ebbe mai. Il ministro della Aeronautica, Italo Balbo, presentando il D.d.L. sul nuovo ordinamento delle Forze Armate alla Presidenza della Camera dei Deputati sostenne:

«Prima di entrare nell'esame delle varianti occorre riaffermare il principio della inalterabile unità organica e professionale dell'Aeronautica ... la legge di ordinamento del 1925 risentiva ancora delle origini dell'Aeronautica, nata presso l'Esercito e la Marina ... le nuove concezioni della guerra aerea, maturate nella dottrina e nella esperienza, hanno portato a stabilire l'unità organica della difesa e dell'aria, indipendentemente dai vari teatri delle operazioni, e la necessità che sia esclusivamente affidata all'Arma Aerea, nella quale viene riunito tutto il complesso delle forze offensive e difensive nazionali ... La sua (*dell'Aeronautica*) aviazione potrà essere sempre diretta verso obiettivi che in determinati momenti più interessano nel campo strategico e tattico le operazioni marittime e quelle terrestri, perché il coordinamento di tutte le azioni verrà assicurato dal supremo organo regolatore delle operazioni di guerra in modo da proporzionare i mezzi alle necessità effettive riconosciute»<sup>665</sup>.

È difficile non essere d'accordo con De Risio quando sostiene:

«si erano create le premesse per disfunzioni e manchevolezze che si sarebbero rivelate appieno nel 1940-1943, a causa del ritardo tecnologico e nelle ricerca, rispetto agli altri Paesi, che impedì all'Aeronautica di vantare uno strumento veramente moderno e competitivo, dal momento che era decisa a *fare la guerra da sola*»<sup>666</sup>.

Scrive Santoni:

«Da parte sua la ridotta Aviazione per la Marina, che dipendeva da quest'ultima Forza Armata per l'impiego, ma era posta sotto l'autorità di un generale di brigata aerea con funzioni ispettive, finì per disporre soltanto di idrovolanti a terra e imbarcati con esclusivi compiti esploranti, pilotati da personale dell'aeronautica e con a bordo osservatori della Marina. Tutto ciò in base al nuovo ordinamento dell'Aeronautica n. 98 del 6 gennaio 1931 e nonostante il decreto istitutivo n. 627 del 4 maggio 1925 avesse assegnato alla Marina anche aerei da caccia e d'attacco, per un totale generale di 35 squadriglie»<sup>667</sup>.

---

<sup>665</sup> Cfr, *Ibidem*, pp. 98-99.

<sup>666</sup> Ivi, pp.99.

<sup>667</sup> In Santoni A., *I rapporti tra la Regia Aeronautica e la Regia Marina* in di C. M. (a cura) Santoro *Italo Balbo Aviazione e Potere Aereo*, Roma, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1998 p. 332 continuando a leggere il

La Regia Marina fallì nel tentativo di mantenere la sua aviazione offensiva, restata sempre solo sulla carta per la volontà dell'Aeronautica. Anche questa volta la Marina italiana non seppe opporre un blocco unico e compatto su tale argomento, condizionata forse anche dall'intima convinzione del capo del governo che lo poneva spesso nelle vesti di alfiere delle posizioni futuriste e aviatorie. Tali suoi convincimenti lo spinsero ad esaltare e rimarcare l'unicità dell'Armata Azzurra. Anche se è facile ipotizzare che questa certa cedevolezza di Mussolini alle richieste della più giovane componente delle Forze Armate fosse anche dovuta dalle continue e persistenti richieste del sempre irrequieto quadrumviro di Ferrara.

Il Congresso sul disarmo del 1932 fallì, nel tentativo di far accettare in tutte le sue parti l'intesa a tre firmata tra Inghilterra, Stati Uniti e Giappone anche ad Italia e Francia. La strategia francese, anche in quell'occasione, fu semplicemente quella di non impegnarsi in altre riduzioni degli armamenti navali. Per Parigi era indispensabile avere una certa autonomia qualora l'Italia o la Germania avessero iniziato il riarmo navale. Parigi non aderì alle proposte inglesi e si guardò bene di riconoscere anche in quel contesto internazionale la parità navale con l'Italia. La proposta inglese sulla diminuzione delle tonnellate e dell'armamento delle corazzate non fu accettata, né dal governo di Parigi né da quello di Roma anche se:

«Continuarono tuttavia le pressioni del Governo britannico sui Governi francese e italiano, affinché le caratteristiche delle navi da battaglia allo studio presso le rispettive Marine rimasero entro tali limiti»<sup>668</sup>.

Una primissima accelerazione al riarmo si ebbe quando la Germania, pur in qualche modo ancora legata ai vincoli di Versailles, iniziò nel 1929 la costruzione di tre corazzate del tipo "*Deutschland*" armate con due torri trinate da 280 mm., per una stazza di circa 12.000 tonnellate, per una velocità massima di 28 nodi e aventi grande autonomia<sup>669</sup>. Le tre navi tedesche entrarono in servizio dal 1933 al 1936.

---

saggio di Santoni si rileva che: «Non a caso i due promemoria dell'inizio del 1928 il ministro dell'Aeronautica esprimeva a chiare note l'intenzione di voler escludere dall'aviazione per la Marina le specialità della caccia e del bombardamento, di desiderare la riduzione a 15 delle squadriglie d'esplorazione navale basate a terra e di voler subordinare gli osservatori della Marina ai comandi operativi aeronautici ... il tutto venne poi sanzionato, con alcune modifiche formali e qualche fumosità, dall'accennata legge sul riordinamento dell'Aeronautica del 6 gennaio 1931, di cui Balbo fu costretto a sollecitare il varo presso lo stesso Mussolini, dopo che il suo progetto del 1930 era stato bloccato dai ministri della guerra e delle finanze». pp. 332-333.

<sup>668</sup> Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni*, cit., p. 110. I limiti previsti dagli inglesi erano di: 25.000 tonnellate per un calibro massimo dei cannoni di 305 mm. questo avrebbe consentito alla Royal Navy una buona superiorità in tonnellaggio ed armamento per le sue corazzate anche se non più recentissime.

<sup>669</sup> Scrive così Rastelli su queste *corazzate tascabili*: «Anche per le navi da guerra la cantieristica tedesca e la nuova Reichsmarine riuscì a realizzare una unità rivoluzionaria come la corazzata tascabile che, con 10.000 tonnellate di dislocamento riusciva ad avere un armamento superiore a quello di tutti gli incrociatori pesanti, una velocità superiore a quella di tutte le corazzate e l'autonomia di una nave oceanica: l'obiettivo tipico di

La risposta francese non si fece attendere, infatti la Marine Nationale impostò sugli scali navali dell'Arsenale di Brest nel dicembre del 1932 la prima delle due corazzate classe "Dunkerque" che prenderà servizio nel maggio del 1937. Queste tipo di corazzate dislocavano oltre le 31.000 tonnellate, armate con 8 cannoni in due torri quaduple da 330 mm. per una velocità di 31 nodi. Le torri delle artiglierie principali di tali tipo di corazzate furono collocate alla prora del natante. Questa soluzione consentiva di risparmiare peso senza limitare troppo la protezione<sup>670</sup>.

L'Italia, naturalmente, non poteva rimanere al palo. Gli accordi internazionali le consentivano di costruire nel 1932 ben 105.000 tonnellate di naviglio di linea. Da qui vennero prese in seria considerazione una serie di progetti. Infatti si valutò la possibilità di riprendere un progetto del 1928 della costruzione di due navi corazzate di 23.000 tonnellate di dislocamento, armate con due torri trinate da 381 mm. per una velocità di 28-29 nodi. Sempre nel 1932 l'Ansaldo aveva sviluppato un progetto di nave da battaglia sulla falsa riga di quelle tedesche. Le unità così progettate prevedevano la realizzazione di mini corazzate con dislocamento di 18.000 tonnellate per una velocità di 26 nodi ed armate con due torri trinate da 343 mm. In questo periodo fu realizzato anche un progetto per un incrociatore da battaglia con un dislocamento di 26.500 tonnellate, velocità 29 nodi ed armato con quattro torri binate da 343 mm. In seguito alla presentazione di tale programma la Regia Marina preferì orientarsi all'idea originale di costruire navi da battaglia veloci sfruttando il dislocamento massimo previsto dalla Conferenza di Washington di 35.000 tonnellate, ed armati con tre torri trinate da 381 mm. per una velocità massima di 30 nodi.

Sirianni propose di rimodernare le vecchie corazzate classe *Conte di Cavour*, supportato anche dalla autorevole approvazione dell'ammiraglio Ducci. Il progetto, ideato dal generale del genio navale Francesco Rotundi, prevedeva cambiamenti radicali, un potenziamento complessivo della velocità, dell'armamento e delle protezioni, con particolare attenzioni a quella subacquea assolutamente insufficiente. Furono ricalibrati i dieci cannoni che dal calibro di 305 mm e furono portati ad un calibro di 320 mm<sup>671</sup>. Si diffuse il *mito* che tali artiglierie avessero un braccio più lungo di quelle inglesi da 381 mm. Tale *leggenda* fu sfatata solo qualche anno dopo quando le nostre corazzate rimodernate si scontrarono con quelle inglesi a Punta Stilo. L'inefficienza delle nostre artiglierie fu evidente, non solo non riuscirono a penetrare le corazze delle navi da battaglia inglesi, peraltro anch'esse rimodernate, ma il loro braccio fu, alla prova dei fatti, inferiore. Per ciò che concerne la difesa subacquea si adoperò l'innovativo sistema brevettato dal generale Umberto Pugliese dei

---

questa nave era la realizzazione della guerra al traffico (inglese), tenendo presente le esperienze della Grande Guerra». in *I Rapporti Stati Uniti-Germania agli inizi del 900* «Supplemento alla Rivista Marittima» ottobre 2003 pp. 33.

<sup>670</sup> Si veda Giorgerini G., *Le Navi da Battaglia nella seconda guerra mondiale* Ermanno Albertelli Editore, Parma 1972, pp. 269-273.

<sup>671</sup> Ivi, pp. 238-244. Per ciò che concerne i progetti delle navi di linea italiane agli inizi degli anni trenta si legga anche di Bagnasco E., *Le costruzioni navali della Regia Marina italiana 1861-1945* in supplemento di «Rivista Marittima» Agosto-Settembre 1996, pp. 40-42.

cilindri assorbitori. Tale sistema fu adoperato, per la difesa subacquea, insieme ad altri espedienti per la costruzione delle navi da battaglia sovietiche. Pugliese, dopo essere stato premiato per il suo originale sistema decise di regalare alla Regia Marina il brevetto del suo progetto<sup>672</sup>.

A questi progetti si aggiunse quello della nave portaerei, allo studio già dal 1928, per un dislocamento complessivo di 15.000-16.000 tonnellate con ponte di volo lungo quasi quanto tutta la nave e con una sovrastruttura ad isola. L'armamento difensivo prevedeva 4 pezzi da 152 mm. 7 da 100 mm. Tale nave avrebbe potuto portare un massimo di 45 apparecchi (18 da caccia, 12 da ricognizione, una decina o poco più d'attacco) la poppa prevedeva uno scivolo per il recupero degli idrovolanti: «Si tratta di un progetto di caratteristiche generali all'altezza dei tempi, che però non ebbe pratica attuazione»<sup>673</sup>.

Naturalmente il progetto della nave portaerei non trovò attuazione nei programmi navali della Regia Marina per *motivi economici*<sup>674</sup>.

Nel 1928 il Ministero della Marina si era trasferito dal convento degli Agostiniani sito in via della Scrofa al pur bello ma più imponente edificio delle ancore sul Lungo Tevere. Oltre a questo cambiamento formale in quello stesso anno ce ne fu uno molto più sostanziale per la Regia Marina. Infatti nel marzo venne abolito il Comando in Capo dell'Armata Navale. Le flotta navale fu divisa in

---

<sup>672</sup> Umberto Pugliese fu dispensato dal servizio in base alle disposizioni contenute nel Regio Decreto-Legge 17 novembre 1938- XVIII, n. 1728, per la difesa della razza. Le ignobili leggi razziali colpirono un fedele servitore della Patria. Dopo che gli inglesi condussero l'audace attacco aereo con i biplani swordfish (operazione Judgment) a Taranto la notte dell'11 novembre del 1940 che vide tre corazzate italiane fortemente danneggiate (Littorio, Cavour, Duilio) Pugliese fu chiamato dalle autorità navali e politiche per cercare di far fronte al disastro della notte di Taranto. Il generale del genio navale Umberto Pugliese non solo fu ben lieto di poter portare il proprio aiuto alla Regia Marina, ma non pretese alcun pagamento per la sua opera. Con foglio n. 10085 del 2 agosto 1941 del Ministero della Marina, Gabinetto si revocava a tutti gli effetti il Regio Decreto del 27 dicembre 1938 che lo aveva posto in congedo assoluto. Cfr di E. Pellegrini, *Umberto Pugliese*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1999, pp. 207-210.

<sup>673</sup> Di E. Bagnasco, *La Portaerei nella Marina italiana idee, progetti e realizzazioni dalle origini a oggi* in supplemento «Rivista Marittima», Roma, 1989, pp. 52.

<sup>674</sup> «Per l'inizio dell'estate di quello stesso anno, comunque, prese definitivamente piede una proposta alternativa di Sirianni, prontamente avallata da Ducci: un radicale ammodernamento delle quattro dreadnought esistenti, secondo le linee di un progetto rivoluzionario appena abbozzato dal Generale del Genio Navale Francesco Rotundi, oltre alla realizzazione di almeno una portaerei di nuovo disegno da 14.000 tonnellate, affidata questa volta alla innovativa mente del generale (GN) Umberto Pugliese nell'ambito di un più generale rinnovamento dei vertici Marcominav il Comitato Progetti Navi dello Stato Maggiore della Marina. Il nuovo programma appariva tutto sommato compatibile, sia pure al prezzo di qualche sacrificio, con le risorse finanziarie in quel momento disponibili e con quelle preventivabili per i successivi quattro esercizi, dato il costo, confermato effettivamente, in sede storica, assai ridotto, necessario per ringiovanire le quattro vecchie corazzate e pari, in tutto, a quello del prezzo di una sola, nuova e grande nave di linea. il disegno ministeriale offriva altresì il non secondario vantaggio di lasciare liberi i due soli scali adeguatamente attrezzati disponibili per la realizzazione di navi da guerra dalla lunghezza superiore ai duecento metri: quello di Genova dell'Ansaldo e quello triestino CRDA, in vista della realizzazione della nave portaerei, formalmente richiesta al livello di isolato prototipo sperimentale ma, in realtà, auspicata in non meno di due esemplari destinati a formare un nucleo organico realmente operativo. Ancora una volta, tuttavia, le crescenti difficoltà economiche e l'opposizione di principio (spalleggiata dalla Regia Aeronautica) del presidente del consiglio nei confronti della portaerei fecero naufragare il progetto». di E. Cernuschi, *Domenico Cavagnari storia di un ammiraglio* in «Supplemento Rivista Marittima» febbraio 2001 pp. 47.

due Squadre Navali una sita a La Spezia formata dagli incrociatori da 10.000 tonnellate e l'altra a Taranto composta dagli incrociatori leggeri e più veloci. Le quattro corazzate furono collocate nella città dei due mari con la Doria e la Duilio in linea, mentre la Cavour e la Giulio Cesare in riserva<sup>675</sup>.

Nel periodo che vide a capo della Regia Marina l'ammiraglio Giuseppe Sirianni, prima come sottosegretario di Stato e poi dal 1929 in qualità di Ministro, si costituì l'ossatura ed il grosso della forza navale italiana. In tale periodo, tra messi sugli scali navali, varate ed entrate in servizio, furono costruite ben 42 battelli sottomarini tra costieri ed oceanici; 6 torpediniere; 12 caccia torpediniere; 12 Esploratori; 12 incrociatori leggeri e per finire 5 incrociatori pesanti. Un complesso di ben 89 navi, che fu in assoluto la struttura portante della flotta italiana durante il secondo conflitto mondiale.

La realizzazione dei primi incrociatori leggeri classe "Da Barbiano" e "Diaz", con una stazza complessiva di circa 5.500 tonnellate, dovevano essere finalizzata a dare la caccia alle super cacciatorpediniere francesi<sup>676</sup>. Tali battelli, dove le caratteristiche di velocità furono spinte a livelli altissimi a scapito delle corazze, furono poi impegnati come incrociatori leggeri ed addirittura in alcuni casi come incrociatori pesanti con le ben note conseguenze disastrose. Va ascritto all'ammiraglio genovese il merito della costruzione dei Esploratori, anch'essi nati per la guerra ai supercaccia francesi. Questi tipi di battelli si dimostrarono buone navi, grazie anche alle numerose modifiche apportate prima dello scoppio della guerra, che ne ridussero la velocità elevata e ne migliorarono notevolmente la qualità nautica. Tali navi, proprio per la loro poliedricità, furono adoperate in molti ruoli diversi, dimostrandosi estremamente valide come scorta convogli. Nel periodo che vide al capo della Marina l'ammiraglio Sirianni si realizzarono quattro delle migliori navi del periodo gli incrociatori da 10.000 classe "Zara" che furono per protezione e velocità, oltre che per la linea e gli allestimenti eleganti, i migliori bastimenti di quella categoria. Scrive Pier Paolo Ramoino:

«Per molti anni i "Trento" e gli "Zara" furono di fatto le *capital ship* della Regia Marina costituendo la Divisioni Navali principali delle nostre due Squadre e rappresentando bene l'Italia in numerose crociere nei porti esteri del Mediterraneo e degli Oceani. Possiamo quindi affermare che i "diecimila" italiani siano stati elementi della "diplomazia navale" sia per la loro entrata in servizio nella logica del mantenimento della parità con la Francia, sia nel loro impiego oltremare nelle

---

<sup>675</sup> Si veda di P. P. Ramoino *La Regia Marina* cit. pp. 66-71.

<sup>676</sup> «I nostri dodici "Condottieri", così spesso indicati dai nomi loro assegnati, furono di fatto progettati inizialmente quali unità per la lotta alle grosse siluranti francesi e successivamente quali potenti esploratori per una forza da battaglia. Essendo però limitatissimo il numero di nostre corazzate in servizio e in progetto furono impiegati anche essi quali grandi navi con compiti spesso non diversi dai loro fratelli da 10.000 tonnellate ... Anche gli incrociatori leggeri ebbero negli anni Trenta nella nostra Marina un ruolo di rappresentanza e furono intensamente impiegati in missioni all'estero ove per la loro eleganza furono sempre molto apprezzati». Ivi, p. 63.

indispensabili crociere di presenza del nostro Paese nelle colonie e nelle aree d'interesse particolare quali l'Estremo Oriente e il Sud America»<sup>677</sup>.

Continua Ramoino :

«... i diciannove incrociatori della Regia Marina hanno rappresentato nel ventennio di nostro interesse la spina dorsale delle Forze Navali italiane, su di essi si sono alternati i migliori comandanti e più quotati ammiragli, hanno svolto nelle ben note “riviste navali” il ruolo di primo piano con un ampio consenso della stampa del tempo. La bellezza delle loro forme, la brillante velocità, l'eleganza dei loro allestimenti ne fecero spesso delle ammirate “ambasciate” galleggianti in numerosi porti esteri»<sup>678</sup>.

L'industria cantieristica e quella della costruzioni navali si svilupparono in maniera notevole durante il periodo che vide al capo della marina l'ammiraglio Sirianni tanto da consentirgli, d'affermare in Parlamento che nessun'altra potenza navale, agli inizi degli anni trenta, potesse vantare un numero così alto di commesse estere come quelle italiane. In quel periodo non mancarono commesse per la realizzazione di incrociatori leggeri, caccia torpediniere, sommergibili, naviglio minore ed ausiliario, oltre che per apparecchiature di vario tipo da parte di nazioni come l'Argentina, Turchia, Grecia, Brasile, Romania, Iran ed una proficua collaborazione con l'Unione Sovietica nonostante le divergenze politiche<sup>679</sup>.

Nel luglio 1933 il generale Gazzera ministro della Guerra si vide sottrarre tale ministero che ad *interim* fu riassunto dal capo del governo. Nel novembre dello stesso anno la stessa sorte toccò a Sirianni e a Balbo. I ministeri rimasero saldamente nelle mani di Mussolini e furono nominati dei Sottosegretari di Stato: Baistrocchi per il ministero della Guerra, Valle per il ministero dell'Aeronautica e Cavagnari per quello della Marina. Tali personaggi divennero anche Capi di Stato Maggiore delle rispettive specialità:

«Il primo ministro ritenne allora opportuno, nell'ambito del più generale rimaneggiamento dei vertici militari deciso improvvisamente nell'ottobre del 1933, per scongiurare il tentativo di Balbo di realizzare un unico ministero della Difesa (il così detto “Ministerione”), di dimissionare l'ammiraglio Sirianni riappropriandosi della carica di Ministro della Marina, salvo che nominare un

---

<sup>677</sup> Ramoino P.P., *Regia Marina*, cit., pp. 62.63

<sup>678</sup> Ivi, p. 64.

<sup>679</sup> Si veda Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni*, cit., pp. 129-130.

Sottosegretario per la conduzione del dicastero, ferma restando la permanenza dell'ammiraglio Ducci nell'incarico di Capo di Stato Maggiore»<sup>680</sup>.

Il nome di Cavagnari venne fuori dopo una fitta serie di consultazioni che videro impegnati non solo Costanzo Ciano e Mussolini, ma anche Thaon de Revel e naturalmente il re. Cavagnari, uomo legato da intima amicizia con Ciano, sembrò l'uomo adatto per stabilire una convivenza tra fascismo e Marina, senza danneggiare gli interessi né dell'uno né dell'altra.

Sirianni fu nominato ammiraglio di squadra e Senatore del Regno ma non ebbe più alcun incarico di prestigio. Mussolini lo collocherà alla testa del gruppo industriale Cogne posto che abbandonerà nel 1936 con la fine della guerra d'Etiopia. Fu dispensato dal presentarsi sia dal Capo del Governo che dal Sottosegretario di Stato e rifiutò la presidenza di un istituto di studi del Ministero della Educazione Nazionale.

Sirianni ebbe il merito di far quadrare i conti in un difficile momento economico dell'Italia, eliminando alcune voci non essenziali tra i capitoli di spesa. Ebbe l'indubbio merito della realizzazione degli Esploratori navi che poi si rileveranno duttili ed efficienti. Non appaiono però, infondate le accuse rivolte alla sua opera poco resistente ai *desiderata* del Capo del Governo. Il periodo che vide Sirianni al vertice della Marina italiana fu un periodo di grande trasformazione e di notevole sviluppo dove però la forza navale dello stivale dovette adempiere alla gravosa opera della sostituzione di molto naviglio ormai divenuto obsoleto. Se Sirianni mancò d'incidenza e di convinzione nell'affermare l'assoluta necessità della Regia Marina di dotarsi di propria aviazione e di navi portaerei, egli seppe con perseveranza, nonostante i mutamenti tecnologici e le continue esigenze politiche, "*ricostruire*" quella parte della flotta italiana che ne costituirà l'ossatura principale.

---

<sup>680</sup> Cernuschi E., *Domenico Cavagnari*, cit., p. 47.

## CONCLUSIONI

Già dalla seconda metà dell'ottocento una serie di processi di trasformazione avevano portato ad una profonda metamorfosi della struttura sociale, politica ed industriale delle nazioni. Le innumerevoli innovazioni tecnologiche avevano cambiato in brevissimo tempo il commercio e l'economia che rapidamente si erano trasformate da continentali a mondiali, costringendo l'uomo e la sua percezione della vita ad una troppo repentina metamorfosi. L'apertura del Canale di Suez rappresentò una chiave di svolta per lo sviluppo commerciale dell'epoca, causando, come primo riflesso immediato, una profonda trasformazione nel campo dell'ingegneria navale. Lo sviluppo delle tecniche ed i processi di modernizzazione in atto nell'industrializzazione acuiranno sempre più la necessità del trasporto di merci per vie marittime, le uniche a poter garantire il reperimento, in tempi ora accettabili, d'ingenti quantità di materiali e di materie prime indispensabili per la produzione di massa. Tutto il sistema coloniale, in fondo, si esplica nella continua e costante necessità delle grandi potenze di ricercare materie prime a bassissimo costo per mantenere ed incrementare il proprio livello industriale. In questo nuovo quadro le vie terrestri persero importanza, poiché incapaci di gareggiare con i trasporti marittimi. Le industrie avevano bisogno di materie prime e queste potevano essere garantite a basso costo solo attraverso il colonialismo che necessitava di una fitta rete marittima e commerciale. Da qui, le flotte militari dei grandi imperi si svilupparono in modo eccezionale, arrivando a qualità e quantità fino a pochissimi decenni prima inimmaginabili. In sintesi il *Sea Power* assunse un'importanza mai avuta prima e la Grande Guerra confermò la supremazia della talassocrazia sulla tellurocrazia. In questa ottica è stato analizzato il rapporto Stati Uniti-Gran Bretagna. Il predominio del mare significa dominio del mondo e gli americani erano intenzionati non solo a sfidare la *Royal Navy*, ma anche ad impadronirsi di quelle rotte commerciali che avevano fatto dell'Inghilterra la super-potenza navale come rileva molto lucidamente Antonio Gramsci nei *Quaderni dal Carcere*, Q. VIII *Le questioni Navali*.

Nonostante lo scarso interesse manifestato dagli studiosi italiani, le conferenze sul disarmo navale hanno per anni infiammato le pagine dei libri di storia di oltre Manica e oltre Oceano.

Questo studio ci consente di analizzare più da vicino le tante interconnessioni tra Potere Marittimo-Politica di Potenza e trasformazioni politico-economiche avute alla fine della Grande Guerra. Come ricordato da Overy Richard Versailles ed i suoi Trattati avevano posto le basi per oltre vent'anni d'instabilità politica. Le conferenze sul disarmo navale sono si dunque un tentativo di appianare le tante pulsioni lasciate insolute e aperte dai Trattati di Pace, ma anche espressione della volontà delle nazioni uscite vincitrici dal conflitto di mantenere inalterato quello *status quo* internazionale che aveva visto sconfitti gli Imperi Centrali. L'analisi politico-navale di queste importanti conferenze



consente in realtà di cogliere quel bouquet inscindibile di elementi economici, politici, sociali e tecnologici che fanno della Marina l'elemento imprescindibile per una politica di potenza.

Grazie a questo studio e a questa prospettiva si sono potuti cogliere alcuni aspetti quasi misconosciuti dalla storiografia italiana come il fondamentale ruolo avuto dalla delegazione tecnica e dal suo rappresentante l'ammiraglio Acton. Infatti fu lui per primo a patrocinare la tanto ambita *parità navale* con la Francia. Solo dopo aver raggiunto un accordo con i delegati *tecnici* inglese e americano, egli propose la *parità navale* alla delegazione politica ed al Ministero. Nonostante questo iniziale successo l'ammiraglio si dovette scontrare

contro il fermo volere del Capo delegazione italiana, senatore Schanzer, il quale appellandosi alla stretta applicazione delle direttive ministeriali degli 8/10 si rifiutò di prendere in considerazione questa possibilità. Questa controversia dette vita ad una vera e propria guerra tra ministeri fatta di resoconti e telegrammi. Solo dopo che giunsero nuove direttive governative il capo delegazione italiana dovette cedere alla linea prospettata da Acton. Quello che era per la Marina un pilastro fondamentale per la difesa dei rifornimenti, per la delegazione politica sembrò solo il desiderio del Ministero della Marina di aver più navi *per gli ammiragli*, un gioco quindi pericoloso che avrebbe portato inutilmente a contrapposizione infruttuosa con la delegazione francese.

Tramite questo studio emergono con evidenza le diversità interpretative delle opportunità politiche tra componente diplomatica e quella navale. Diversità determinate, naturalmente, da differenti necessità. Se la politica necessitava di giungere a risultati in modo immediato, lo spazio valutativo dei tecnici navali si proiettava in una dimensione temporale molto più ampia. Per cui se per la prima era opportuno mantenere inalterato l'equilibrio politico per la seconda era desiderabile, in ambito diplomatico, forzare più la mano per ottenere maggiori garanzie future. Naturalmente queste diversità e queste dialettiche sono comuni in tutte le grandi potenze dove però i ministeri della Marina hanno peso politico diverso, basti pensare all'influenza dell'Ammiragliato in Inghilterra o a quello del Dipartimento Navale negli Stati Uniti. Nel giovane regno italiano la *Grande Silenziosa* era reticente a fare pressioni governative salvo i casi di assoluta priorità come questo. Dalle carte della commissione tecnica e da quella degli addetti navali emerge con forza anche un'altra verità. Ossia che l'Inghilterra non era intenzionata ad abiurare al *Two Power Standard*, come sostenuto da una grande bibliografia, ma bensì a ridimensionarlo in chiave europea e quindi mediterranea. Nonostante in seno ai lavori della conferenza si preferì procedere a risolvere prima le questioni del Pacifico, con un accordo sostanzialmente a quattro (Inghilterra, Francia, Giappone e Stati Uniti), questo sarebbe risultato del tutto inutile qualora non si fosse raggiunto un accordo comprendente le marine mediterranee e quindi quella italiana. I pareri dei tecnici navali ci consentono quindi di rileggere gli accadimenti della prima e forse più importante Conferenza sul Disarmo navale, rovesciando la chiave interpretativa fin qui preferita dagli storici. Le troppe interconnessioni tra Mediterraneo, potenze

navali latine e politica imperiale inglese, pericolo di una nuova corsa al riarmo navale, avrebbero fatto sì che un disaccordo su di uno solo di questi temi avrebbe comportato l'impossibilità inglese ad impegnarsi nel Pacifico e negli altri Oceani. Per cui per Londra fu imprescindibile rafforzare la propria posizione mediterranea applicando un *Two Power Standard* nel Mare Nostrum impedendo che la somma delle flotte latine fosse complessivamente superiore alla presenza navale inglese. In questo contesto, non potendo più contare sulla supremazia assoluta sui mari i governi londinesi intensificarono i propri sforzi diplomatici con le potenze latine al fine di avere quelle garanzie indispensabili per ottenere mano libera negli oceani e fronteggiare così il sopravanzante peso navale americano che tentava anche di consolidare la propria posizione in Europa stringendo rapporti proprio con nazioni come l'Italia.

Washington portò a casa dei risultati incredibili ed insperati ma le precondizioni che aiutarono a determinare questi successi non si sarebbero verificati più condannando le future Conferenze al fallimento.

Lo studio prosegue nell'analisi degli eventi interni ed internazionali sfruttando il punto di vista navale. Grazie a questo e all'utilizzo dei documenti di archivio è stato possibile gettare maggior luce su importanti eventi internazionali degli anni venti. Tramite la lettura di questi preziosissimi documenti risulta ulteriormente più chiara non solo la proiezione politica navale italiana nel Mediterraneo, ma anche la politica estera della Francia e dell'Impero britannico.

In questa chiave sono state analizzate le vicende di Corfù, di Losanna e la Conferenza Tecnica sul Disarmo Navale di Roma, dove il governo italiano veniva sospinto da una parte e dall'altra in base alle strategie e alle diverse necessità politiche francesi ed inglesi.

Se Corfù fu un'opportunità per la Francia, ancora impegnata nell'occupazione della Ruhr, per migliorare i rapporti con il governo di Roma, (che si erano ulteriormente incrinati dopo il riconoscimento della *parità navale*) per Londra questa crisi rappresentò la possibilità di un riavvicinamento col governo francese nel tentativo di limitare l'influenza italiana in quell'area del Mediterraneo. Essa rappresentò, però, anche la sconfitta della politica societaria ad *ogni costo* di Curzon.

Lo studio della intricata vicenda di Losanna ha consentito di aprire interessantissime finestre interpretative su quei fatti ponendo al centro la delicata questione della smilitarizzazione degli Stretti, anch'essa passata praticamente inosservata dalla storiografia italiana. Londra voleva tenersi aperta la possibilità di entrare nel Mar Nero e sbaragliare la flotta navale della Repubblica Socialista Sovietica in quelle acque. Si comprende, quindi, l'importanza geopolitica ed i conseguenti rischi che i Dardanelli smilitarizzati potevano arrecare al precario equilibrio del Mediterraneo. Rischio molto ben rilevato non solo dagli uffici ministeriali della Marina italiana, ma anche da quelli francesi. Anzi proprio la lettura dei documenti dell'addetto navale italiano a Parigi, riguardanti il punto di vista delle

massime autorità della *Marine Nationale*, ci consente non solo di comprendere la politica francese, ma anche e soprattutto quella inglese. Anche in questo caso si evidenziano le diversità interpretative tra il ministero della *Nationale* e quello del *Quai d'Orsay*. Mentre l'ultimo era troppo impegnato a non urtare la sensibilità di Londra assumendo una posizione accondiscendente alla volontà inglese, il primo vedeva nel Trattato di Losanna un'irripetibile opportunità di riaprire ufficialmente i canali diplomatici con la Russia, al fine di far esercitare al governo di Mosca quella pressione indispensabile sulla Germania, garanzia per la sicurezza francese. Un'interessantissima chiave di lettura totalmente sfuggita alla *carriera* francese. Le rimostranze degli uomini della *Nationale* ebbero certamente un effetto concreto visto che Camille Barrère nel 1924 fu sostituito da René Besnard all'ambasciata francese a Roma.

Nella città eterna si tenne una Conferenza Tecnica sul Disarmo Navale. Anche in questo caso i documenti della Marina ci consentono di dare una lettura quasi sconosciuta delle preoccupazioni politiche che affliggevano il nostro governo. Le tante questioni politiche sollevate dai delegati intervenuti portarono all'ovvio fallimento della Conferenza tanto da far osservare ad Acton nella sua relazione finale: «Allo stato delle cose non sembra errata la previsione che qualunque altra Conferenza sullo stesso argomento sortirebbe egualmente esito negativo, non essendo logico presumere che gli Stati siano disposti a vincolarsi per un lungo periodo di anni senza alcun vantaggio corrispettivo». Osservazione che ebbe valore di profezia. A Ginevra nel 1927 le potenze navali latine non si presentarono. Al rifiuto francese, infatti seguì quello italiano. La Francia per non correre il rischio di dover estendere la *parità* anche sul naviglio sottile con l'Italia (cosa che si era impegnata a fare già a Washington), l'Italia, per non correre il rischio di accettare clausole troppo restrittive che avrebbero agevolato la *Marine Nationale*, addusse motivazioni di tipo geografico. La mancanza delle marine mediterranee avrebbe comunque vanificato i lavori della conferenza. I dissidi tra grandi potenze non mancarono ad arrivare. Le due antagoniste si scontrarono sulla questione degli incrociatori. Quando l'Inghilterra di Giorgio V decise di consolidare la propria posizione stringendo un accordo navale con la Francia, che le garantisse una supremazia sugli incrociatori a discapito della flotta americana, il mondo fu nuovamente vicinissimo alla guerra. Si riuscì a ritrovare un equilibrio e a scongiurare la guerra grazie al Patto Kellogg-Briand, che proponeva la rinuncia alla guerra come mezzo per risolvere le controversie internazionali. Il faticoso equilibrio raggiunto avrebbe avuto, comunque, vita breve. Anche a Londra nel 1930 non si riuscì a raggiungere un accordo. Le differenze erano eccezionalmente superiori ai comuni interessi. Ad un Giappone scontento si aggiunse la rivalità anglo-americana e quella italo-francese. Il *dominio del Mare* aveva assunto un valore eccezionale per la politica di potenza ed ora, a diversi anni dalla fine della Grande Guerra, nessuna potenza era disposta realmente a cedere posizioni di vantaggio precedentemente acquisite, in nome e per conto della pace. A Londra la delegazione italiana riuscì a fare breccia nei cuori dell'opinione pubblica

anglo-americana con i suoi discorsi pacifisti, ma ciò non fu sufficiente per raggiungere un accordo. La proposta di ridurre al minimo il proprio apparato bellico navale, purché in condizione di parità con tutte le potenze continentali europee, non passò a causa della resistenza francese che ormai da quasi dieci anni portava avanti un poderoso programma navale. In realtà non v'erano più quelle precondizioni indispensabili che furono elemento di eccezionale importanza per la riuscita della Conferenza di Washington. Per questo ed altri motivi anche le conferenze degli anni trenta saranno condannate all'insuccesso come profeticamente ricordato dall'Ammiraglio Acton. Lo studio, quindi, di questi eventi tramite i documenti del Ministero della Marina consente di gettare nuova luce su quegli avvenimenti diplomatici negli anni venti e, soprattutto, sulle Conferenze sul Disarmo Navale che furono vere e proprie cartine di tornasole della politica delle potenze uscite vincitrici dalla Grande Guerra. Poiché studiando la storia di una qualsiasi marina di una qualsiasi nazione noi ne studiamo in realtà la sua politica estera e la sua storia diplomatica.

## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *La Marina italiana nella Grande Guerra*, vol. II, Firenze, Vallecchi, 1936.
- Acerra M., Meyer J., *Histoire de la marine française*, Rennes, éditions Ouest-France, 1994.
- Alegi G., *La Storia dell'Aeronautica Militare – La Nascita*, Roma, Archivio Storico Aeronautica Militare, 2014.
- Aliberti G., Parlato G., *Renzo De Felice il lavoro dello storico tra ricerca e didattica*, LED, Milano, 1999.
- Andò E., *Incrociatori pesanti classe Zara*, Vol. I, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1977.
- Andrew C., *Théophile Delcassé and the making of the Entente Cordiale: A reappraisal of French Foreign Policy 1898-1905*, London, Macmillan, 1968.
- Archimbaud L., *La Conférence de Washington*, Parigi, 1923.
- Arena N., *La Regia Aeronautica 1939-1943*, vol. I, Roma, USAM, 1981.
- Argilas T., *Corfù 1923*, Roma, Giovanni Volpe Editore, 1973.
- Artico D., Mantelli B., *Da Versailles a Monaco vent'anni di guerre dimenticate*, Torino, UTET, 2010.
- Ascher A., *The Revolution of 1905*, Stanford University Press, 1994.
- Assenza A., *Il Generale Alfredo Dallolio la mobilitazione industriale dal 1915 al 1939*, Roma, USME, 2010.
- Auchinleck G., *A History of the War Between Great Britain and the United States of America: During the Years 1812, 1813, and 1814*, Maclear & Company, 1855
- Bachi R., *L'Italia economica nel 1918*, Città di Castello, 1919.
- Bagnasco E., *Le armi delle navi Italiane nella seconda guerra mondiale*, Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2007.
- Baily T. A., *A Diplomatic history of the American people*, Stanford, 1968.
- Bargoni F., Gay F., *Esploratori Fregate Corvette ed Avvisi italiani 1861-1974*, Roma, USMM, 1974.
- Bargoni F., *Incrociatori pesanti classe Zara*, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1978.
- Barjot D., Chaline J., Engravé A., *Storia della Francia nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna 2003
- Baxter J. P., *The introduction of the Ironclad Warship*, Cambridge, 1933
- Baywater H.C., *Navies and Nations*, Costable, London, 1927.
- Bell C.M., *Churchill & Sea Power*, Oxford University Press, 2013.
- Bemis S.F., *A diplomat history of the United States*, New York, Holt, 1955.
- Benson J., Matsumura T., *Japan 1868-1945, From isolation to Occupation*, London and New York, Routledge, 2014.
- Bentley M., *Lord Salisbury's World: Conservative Environments in Late-Victorian Britain*, Chambridge University Press, New York, 2004.
- Bernardi G., *Il Disarmo Navale tra le due Guerre Mondiali 1919-1939*, Roma, USMM, 1975.
- Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, Mursia, Milano, 1971.
- Bernotti R., *La Guerra Marittima, studio critico sull'impiego dei mezzi nella Grande Guerra*, Vol. I, Firenze, Carpigni & Zipoli, 1923.
- Biagini A.F.M., *In Russia tra Guerra e Rivoluzione, La missione militare italiana 1915-1918*, Roma, USSME, 1983.
- Biagini A., *Documenti italiani sulla guerra russo-giapponese, 1904-05*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore

Esercito, 1977.

Biagini F., *Mussolini e il Sionismo 1919-1938*, Milano, M&B, 1998.

Bloch Ivan Stanislavovic, *Is War Now Impossible?*, London, 1899

Bosworth Richard J. B., *L'Italia di Mussolini*, Milano, Mondadori, 2009.

Bothwell R., Hillmer N., *The In-between Time: Canadian External Policy in the 1930s*, Toronto, Copp Clark, 1970.

Bottai G., *Vent'anni e un giorno*, Milano, BUR, 2008.

Bottai G., *Diario 1935-1944*, Milano, BUR, 2006.

Botti F., Cermelli M., *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale 1884-1939*, Roma, USAM, 1989.

Bozzo L., *di Giulio Douhet Il Dominio dell'Area e altri scritti*, Roma, USAM, 2002.

*Brassey's Naval and Shipping Annual, 1920-1921.*

Bucarelli M., *Mussolini e la Jugoslavia 1922-1939*, Milano, B.A. Graphis, 2006.

Buchet, Poggi, *Il contributo della Regia Marina nella guerra del 1911-1912 contro l'Impero Ottomano*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 2011.

Buckley T.H., *The United States and the Washington Conference 1921-1922*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1970.

Bueck H.A., *Der Centralverband Deutscher Industrieller und seine dreissigjährige Arbeit von 1876-1906*, Berlin, 1906.

Buell R.L., *The Washington Conference*, New York, 1922.

Buggelli G., *Alessandro Guidoni raccontato da un amico*, Pisa, Nistri Listri, 1933.

Bywater H.C., *Il Potere marittimo nel Pacifico*, Firenze, Carpigiani, 1922.

Caminiti A., *La guerra russo-giapponese, 1904-1905*, Genova, Frilli, 2007.

Canali M., *Mussolini e il petrolio iracheno*, Torino, Einaudi, 2007.

Canevari E., *La Guerra italiana retroscena della disfatta*, Vol. I, Roma, Tosi Editore, 1948.

Cappelli L., *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, 1934.

Caprin G., *I trattati segreti della Triplice Alleanza*, Bologna, 1922.

Carman W.Y., *A History of Firearms from Earliest Times to 1914*, London, 1955

Carocci G., *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, Roma-Bari, 1969.

Carr E.H., *A History of Soviet Russia*, Palgrave Macmillan, 1966

Carr E.H., *The Twenty Years' Crisis, 1919-1939: an Introduction to the Study of International Relations*, London, Macmillan & Co., 1946.

Cassese S., *Lo Stato fascista*, Bologna, il Mulino, 2010.

Castellani V.M., *La questione di Tangeri*, Roma, A.R.E., 1926.

Celona T., *La Russia sul Mare*, Longanesi, Milano, 1968.

Cernuschi E., *Navi e quattrini – L'economia e la Marina Militare italiana fino al XXI secolo*, Vicenza, in edibus, 2013.

Chaline J., Encravé A., Barjot D., *Storia della Francia nell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 2003.

Chamberlain W.H., *Storia della rivoluzione russa*, Torino, Il Saggiatore, 1967.

Chamberlin William Henry, *Japan Over Asia*, Boston, Little, Brown, and Company, 1937

Churchill W.S., *Crisi mondiale e Grande Guerra 1911-1922*, Milano, Mondadori, 1968.

Churchill W., *La Seconda Guerra Mondiale*, Vol. I, *Da Guerra a Guerra*, I edizione, Milano, Oscar Mondadori, 1970.

Clark, J., *Anglo-German Naval Negotiations, 1898 to 1914 and 1935 to 1938*, Journal of the Royal United Service Institute 108, n° 632

Clerk J., *Suez Canal*, in «Fortnightly Review», V, 1869.

Cohen P.A., *History in Three Keys: The Boxers as Event, Experience, and Myth*, Columbia University Press, 1997.

Cora G., *Il Disarmo Navale e la Conferenza di Washington*, in Rivista di Studi Politici Internazionali, anno XXXI (1964).

Cugia U. di Sant'Orsola, *Orientamenti di Politica Navale*, Roma, 1932.

Cuniberti Vittorio, *An Ideal Battleship for the British Fleet*, All The World's Fighting Ships, 1903.

De Arcangelis M., *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981.

De Begnac J., *Taquini Mussoliniani*, Bologna, Il Mulino, 2010.

De Felice R., *Galeazzo Ciano diario 1937-1943*, Milano, Rizzoli, 1980.

De Felice R., *Breve storia del fascismo*, Milano, Mondadori, 2008.

De Felice R., *Mussolini il Duce II lo Stato totalitario*. Torino, Einaudi, 1996.

De Felice R., *Mussolini il duce, gli anni del consenso 1929-1936*, Torino, Einaudi, 1974.

De Felice R., *Mussolini il fascista, la conquista del potere 1921-1925*, Torino, Einaudi, 1967.

De Felice R., *Mussolini il fascista, l'organizzazione dello Stato Fascista 1925-1929*, Torino, Einaudi, 2006.

De Felice R., *Rosso e Nero*, Milano, Baidini&Castoldi, 1995.

De Felice R., *Storia degli ebrei italiani sotto il fascismo*, Milano, Mondadori, 1977.

De Grand A.J., *L'Italia fascista e la Germania nazista*, Bologna, il Mulino, 2005.

De Lapradelle A., *La question du Désarmement et la seconde circulaire du Tzar*, Paris, Pedone, 1899.

De Risio C., *L'Avizione di Marina*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1995.

De Rosa G., *Storia dell'Ansaldo, dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, Bari, Laterza, 1998.

De Vecchi G., Lucas E., *Storia delle unità combattenti della M.V.S.N. 1923-1943*. Roma, Giovanni Volpe Editore, 1976.

di Giamberardino, *L'arte della guerra in mare*, Roma, USMM, 1937.

Di Nolfo E., *Mussolini e la politica estera italiana (1919-1933)*, Padova, Cedam, 1960.

Di Nolfo E., *Storia delle Relazioni Internazionali, dal 1918-ai giorni nostri*, Bari, Laterza, 2008.

Dollfus C., *Les origines de la construction metalique des navires*, in M. Mollat, a cura di, *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, 1970.

Donnert E., *La Russia degli zar: ascesa e declino di un impero*, Genova, ECIG, 1998.

Donolo L., *Storia della Dottrina Navale Italiana*, Roma, USMM, 1996

Douhet G., *Scritti inediti*, Firenze, Scuola di Guerra Aerea, 1951.

Duroselle J.B., *Storia Diplomatica dal 1919 al 1970*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1972.

Duus P., *The Abacus and the Sword, The Japanese Penetration in Korea, 1895-1910*, Cambridge University

Press, 1998.

Encravé A., Chaline J., Encravé A., *Storia della Francia nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna 2003

Endicott Osgood R., *Ideals and self-interest in America's foreign relations*, Chicago-London, University of Chicago Press, 1969.

Esherick J.W., *The Origins of the Boxer Uprising*, University of California Press, 1987

Evans D.C., Peattie M.R., *Kaigun: Strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887–1941*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1997

Faggioni G., *Storia della Marina degli Stati Uniti (1775-1918)*, Parma, Mattioli 1885, 2010

Feinstein C.H., Temin P., Toniolo G., *L'Economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza, 2000.

Ferrante E., *La Grande Guerra in Adriatico*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1987

Ferraris E., *La Marcia su Roma veduta dal Viminale*, Roma, Leonardo, 1946.

Ferrell R.H., *American diplomacy in the Great Depression: Hoover-Simson foreign policy 1929-1933*. New York, Norton, 1958.

Feuchtwanger E.J., *Democrazia e Impero, l'Inghilterra fra il 1865 e il 1914*, il Mulino, Bologna, 1989.

Figes O., *La tragedia di un popolo. La rivoluzione russa 1891-1924*, Milano, Corbaccio, 1997.

Fioravanzo G., *Arte del comando: riflessioni*, Livorno, Accademia Navale, 1950.

Fioravanzo G., *La guerra sul mare e la guerra integrale*, Torino, Tipografia Schioppo, 1931.

Fioravanzo G., *La libertà dei mari*, Roma, Edizioni "Latium", 1942.

Fioravanzo G., *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma, U.S.M.M., 1962.

Fioravanzo G., *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita: 1861-1961*, Roma, U.S.M.M., 1961.

Fioravanzo G., *Le azioni navali in Mediterraneo 1940-1943*, Roma, U.S.M.M.1970.

Fioravanzo G., Pollina P.M., Riccardi G., Gniffetti F., *I Cacciatorpedinieri italiani 1900-1971*, Roma, USMM, 1971.

Fioravanzo G., *Storia del pensiero tattico italiano*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1973

Fioravanzo G., *Cinematica aeronavale e fondamenti di tattica*, Livorno, Accademia Navale, 1938.

Fioravanzo G., *Comandi navali*, Milano, I.S.P.I., 1938.

Fischer F., *Assalto al potere mondiale, La Germania nella guerra 1914-1918*, Einaudi, Torino, 1965

Forczyk R., *Russian Battleship vs Japanese Battleship, Yellow Sea 1904–05*, Osprey, 2011.

Fraccaroli A., *Il durissimo compito della Marina*, in *Storia Illustrata*, Milano, Mondadori, maggio 1985.

Franzinelli M., Magnani M., *Beneduce il finanziere di Mussolini*, Milano, Mondadori, 2009.

Friz G., Gabriele M., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982.

Fuller J.F.C., *Armament and History*, New York, 1933.

Gabriele M., *Benedetto Brin*, Roma, USMM, 1998.

Gabriele M., *Ferdinando Acton*, Roma, USMM, 2000.

Gabriele M., Friz G., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1982.

Gabriele M., *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra. Piani e studi operativi italiani verso la Francia durante la Triplice Alleanza*, Roma, USSME, 2006.

Gabriele M., *La Marina nella guerra italo-turca, il potere marino strumento militare e politico (1911-1912)*,



Roma, USMM, 1998.

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

Galuppini G., *La Forza Aerea della Regia Marina*, Roma, USMM, 2010.

Garofalo F., Ginochietti A., *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, Licinio Cappelli, 1934.

Gay F., *Incrociatori pesanti classe Zara*, Vol II, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1977.

Geoffroy C., *Les coulisses de l'Entente cordiale*, Paris, Grasset, 2004.

George V.P., *Il Mondo attuale, Il Saggiatore*, Milano, 1968.

Geyer D., *Der Russische Imperialismus*, Göttingen, Vandenhoeck&Ruprecht, 1977.

Giannini A., *Gli Accordi di Washington*, Roma 1924.

Giannini A., *I documenti diplomatici della pace orientale*, Roma, 1923.

Gibbs N.H., *Grand Strategy*, Vol. I Rearmament Policy, London, Her Majesty's Stationary Office, 1976.

Gilbert M., *La grande storia della prima guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 2010,

Gilbert M., *Churchill*, Milano, Mondadori, 2005.

Gilbert M., *Churchill. La vita pubblica e privata*, Milano, Mondadori, 2015.

Gilbert M., *La Grande storia della Prima Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano, 2000.

Gin E., *The Thucydides Trap*, in a cura di Virgilio Ilari, *Future Wars. Storia della distopia militare*. Società di Storia Militare Italiana, Acies edizioni Milano, 2016.

Ginochietti A., Garofalo F., *Nozioni di Storia Navale*, Bologna, Licinio Cappelli, 1934.

Ginochietti A., *La guerra sul Mare*, Roma, Libreria del Littorio, 1930.

Giorgerini G., *Da Matapam al Golfo Persico. La Marina Militare italiana dal Fascismo alla Repubblica*, Milano, Mondadori, 1989.

Giorgerini G., *Le Navi da Battaglia nella seconda guerra mondiale*, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1972.

Giorgerini G., Nani A., *Gli Incrociatori Italiani 1861-1970*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971.

Gnifetti F., Pollina P.M., Fioravanzo G., Riccardi G., *I Cacciatorpedinieri italiani 1900-1971*, Roma, USMM, 1971.

Graf A., *Sul Novik, la flotta russa nella guerra e nella rivoluzione*, Regia Accademia Navale, 1928.

Grandi D., *Il Mio Paese ricordi autobiografici*, Bologna, il Mulino, 1985.

Graziosi A., *Dai Balcani agli Urali. L'Europa orientale nella storia contemporanea*, Roma, Donzelli, 1999.

Graziosi A., *L'Unione Sovietica 1914-1991*, Bologna, il Mulino, 2011.

Graziosi A., *L'Urss di Lenin e Stalin. Storia dell'Unione Sovietica 1914-1945*, Bologna, il Mulino, 2007.

Graziosi A., *La Grande Guerra contadina in URSS*, Napoli, ESI, 1999.

Greener W.W., *The Gun and its Development; with notes and shooting*, London, 1910

Greger R., *The Russian Fleet 1914-1917*, A.J. Watts 1972.

Grenville J.A.S., *Lord Salisbury and foreign policy: the close of the nineteenth century*, University of London, London, 1964.

Guerra G.B., *Galeazzo Ciano una vita 1903 1944*, Milano, Bonpiani, 1979.

H. L. Hoskins, *Routes to India*, London, 1928

Halliday J., *Storia del Giappone contemporaneo: la politica del capitalismo giapponese dal 1850 a oggi*, Torino, Einaudi, 1979.

Headrick D. R., *Al servizio dell'Impero*, Il Mulino, Bologna, 1984

Held R., *The Age of Firearms, a Particular History*, New York, 1978

Herrick I. L., *August 24, 1814: Washington in Flames*. Falls Church, VA, Higher Education Publications, 2005

Herwig, Holger H., *Luxury Fleet: the Imperial German Navy, 1888-1918*. Boston: Allen & Unwin, 1980.

Hicks J. E., *Notes on French Ordnance, 1717 to 1936*, Mt. Vernon, N.Y., 1938.

Hill Ian Nish, *The Anglo-Japanese Alliance: The diplomacy of two island empires 1894-1907*, London, Athlone Press, 1966.

Hillmer N., Bothwell R., *The In-between Time: Canadian External Policy in the 1930s*, Toronto, Copp Clark, 1970.

Hood Miriam, *Gunboat Diplomacy, 1895-1905: Great Power Pressure in Venezuela*, 2nd ed. London: Allen & Unwin, 1983.

Hosono G., *Histoire du Désarmement*, Paris, Pedone, 1933.

Iachino A., *Tramonto di una grande Marina*, Milano, Mondadori, 1966.

Ichilashi I., *The Washington Conference and after*, Standford, 1928.

Ilari V., *Taurroggen. Il mito geopolitico che inquieta l'occidente*, «Limes», agosto 2014.

Ilari Virgilio, *Future Wars. Storia della distopia militare*. Società di Storia Militare Italiana, Acies edizioni Milano, 2016.

Ivetic E., *Le Guerre Balcaniche*, Bologna, il Mulino, 2007.

Jansen M. B., *The Emergence of Meiji Japan*, Princenton University Press, 1995

Jellicoe G., *The Boxer Rebellion, The Fifth Wellington Lecture*, University of Southampton, 1993.

Jukes G., *The Russo-Japanese War 1904-1905*, Oxford, Osprey Publishing, 2002

Kawakami K., *Le problème du Pacifique et la politique japonaise*, Parigi, 1924.

Kennedy, Malcolm D., *The Estrangement of Great Britain and Japan*, Los Angeles, University of California Press, 1969.

Kennedy, P.M., *Britain and the Tongan Harbours, 1898-1914*. Historical Studies 15, n° 58 (1972)

Kennedy, Paul M., *The Rise of the Anglo-German Antagonism, 1860-1914*. Boston: Allen & Unwin, 1980.

Kinmonth E.H., *The Self-Made Man in Meiji Japanese thought From Samurai to Salary Man*, University California Press, 1981.

*La Crisi dell'Impero Britannico*, Quaderni di divulgazione, Serie 1- n°2, Istituto Nazionale di Cultura Fascista, anno XIX.

*La Marina italiana nella Guerra Mondiale 1915-1918 dati statistici*, Roma, Ufficio Storico Regia Marina, 1926.

La Racine R.B., Prosperini F., *La Marina Militare 1861-1991*, Roma, USMM, 2007.

Lamb R., *Mussolini e gli Inglesi*, Milano, TEA, 2002.

Lambi, I.N., *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*, Boston, Allen & Unwin, 1984.

Le Moal F., *La France et l'Italie dans les Balkans 1914-1919. Le contentieux adriatique*, Paris, L'Harmattan, 2006.

Lea H., *The Valor of Ignorance*, Harper and Brothers, New York-London, 1909.

Lensen G. A., Satow E., *Korea and Manchuria between Russia and Japan 1895-1904: The Observations of Sir Ernest Satow, British Minister Plenipotentiary to Japan (1895-1900) and China (1900-1906)*, Tokyo Sophia University, 1968.

Leofrigio M., *War Plan RED/CRIMSON*, pp. 399-400 in (a cura di V. Ilari) *Future Wars*, Quaderno 2016 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Acies Edizioni, 2016.

Levin N. Gordon, *Woodrow Wilson and the Politics*, N.Y. 1968.

Lewis M., *The Navy of Britain*, Londra, George Allen Ltd, 1949

Link A. S., W.B. Cotton, *American Epoch. A History of the United States since 1900*, Vol. I, *An era of economic change, reform and world wars, 1900-1945*, New York, Alfred A. Knopf, 1980

Link A.S., *Wilson: The New Freedom*, Princeton, New York, 1956.

Lone S., *Japan's First Modern War: Army and Society in the Conflict with China, 1894-1895*. New York St. Martin's Press, 1994.

Lord Kinson, *Between Two Seas: The Creation of Suez Canal*, London, 1968.

Lowe C. J., *Salisbury and the Mediterranean, 1886-1896*, Routledge, 1965.

Lucas E., De Vecchi G., *Storia delle unità combattenti della M.V.S.N. 1923-1943*. Roma, Giovanni Volpe Editore, 1976.

Lucioli M., *Mussolini e L'Europa la politica estera fascista*, Firenze, Le Lettere, 2010.

Luraghi R., *A History of the Confederate Navy*, U.S. Naval Institute Press, 1996.

Luraghi R., *Storia della Guerra Civile Americana*, Torino, Einaudi, 1966.

MacMillan M., *Sei mesi che cambiarono il mondo, Parigi 1919*, Milano, Mondadori, 2006.

Macpherson W.J., *The Economic Development of Japan 1868-1941*, Cambridge University Press, 1995.

Magnani M., Franzinelli M., *Beneduce il finanziere di Mussolini*, Milano, Mondadori, 2009.

Mahan A.T., *Armaments and Arbitration; or, The Place of Force in the International Relations of States*, New York, Harper & brothers, 1912.

Mahan A.T., *The influence of Sea Power on History*, Londra, Little Brown, 1890.

Mahan A.T., *The influence of Sea Power upon the French devolution and empire*, London, Sampson Low, 1892.

Mahan A.T., *The Problem of Asia and Its Effect Upon International Policies*, Boston, Little Brown and Comapny 1900.

Mahan A.T., *Lessons of the War with Spain, and Other Articles*, Little Brown and Comapny 1899.

Mahan A.T., *Sea Power in Its Relations to the War of 1812*, London, Sampson Low, 1905.

Mahan A.T., *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, Boston, Little Brown and Comapny 1898.

Mahan A.T., *The life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*, London, Sampson Low, 1899.

Mahan A.T., *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, London, Sampson Low, 1913.

Mahan A.T., *Types of Naval Officers Drawn from the History of the British Navy*, Boston, Little Brown and Company, 1913.

Malcolm D., Kennedy, *The Estrangement of Great Britain and Japan*, Los Angeles, University of California Press, 1969.

Malozemoff A., *Russian Far Eastern Policy, 1881-1904*. Berkeley, University of California Press, 1958.

Mann Golo, *Storia della Germania moderna 1789-1958*, Sansoni, 1964

Marder, A. J., *The Anatomy of British Sea Power; a History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era*,

1880-1905, New York: A.A. Knopf, 1940.

Margerand J., Armement et équipement de l'infanterie du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, Paris, 1945

Marinelli G., Guerra Aero-Navale, Milano, Edi, 1941.

Marlowe J., Worl Dict: The Making of the Suez Canal, New York, 1964

Martin J., Armes à feu de l'Armée française: 1860 à 1940, historique des évolutions précédentes, comparasion avec les armes étrangères, Paris, 1974

Martnelli M., Mussolini e la Russia, Milano, Mursia, 2007.

Massobrio G., Rochat G., Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943, Torino, Einaudi, 1978.

Massobrio G., Rochat G., Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943, Torino, Einaudi, 1978.

Matsumura T., Benson J., Japan 1868-1945, From isolation to Occupation, London and New York, Routledge, 2014

Maurer, J. H. "Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I: Lessons for Today?" Political Science Quarterly 112 (1997)

Mazzetti M., L'accelerazione storica come carattere della storia contemporanea, Armando Editore, Roma, 1969

Mazzetti M., L'industria italiana nella grande guerra, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, 1979.

Mazzetti M., La politica militare italiana fra le due guerre mondiali (1918-1940), Salerno, Beta Edizioni, 1974.

Mc Cullough D., Morning on Horseback: The story of an Extraordinary Famil, a Vanished Way of Life, and Unique Child Who Became Theodore Roosevelt, New York, Simon & Schuster, 1981

McDermott, J. "The British Foreign Office and Its German Consuls before 1914." The Journal of Modern History 50, n° 1 (1978)

Meyer J. et Acerra M., Histoire de la marine française, Rennes, éditions Ouest-France, 1994

Micali Baratelli F., La Marina Militare italiana nella vita nazionale 1860-1914, Milano, Mursia, 1983.

Miller D. Hunter, The drafting of the Covenant, New York, G.P. Putnam's sons, 1928, Vol. I

Minardi S. Il Disarmo navale italiano 1919-1936, Un confronto politico-diplomatico per il potere marittimo, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1999.

Minardi S., MacDonald e la fine dell'egemonia navale britannica, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1978.

Minniti F., Fino alla Guerra. Startegie e conflitto nella politica di potenza di Mussolini 1923-1940, Napoli, ESI, 2000.

Monzali L., Antonio Tacconi e la comunità italiana di Spalato, in Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria, Vol. XXXIV;

Monzali L., *Il sogno dell'egemonia. L'Italia, la questione jugoslava e l'Europa centrale*, Le Lettere, Firenze, 2010.

Mordal J., Venticinque secoli di guerra sul mare. Da Salamina a Midway, Milano, Mursia, 1973.

Morris E., The Rise of Theodore Roosevelt, New York: Coward, McCann, and Geoghegan, Inc., 1979

Mosca R., L'Europa verso la catastrofe, Milano, Il Saggiatore, 1964.

Moulin J., Les navires français 1939-1945, Rennes, Marines éditions, 2008.

Moulin Jean, Les navires français 1939-1945 Marines éditions.

Mowry G.E., *The First Roosevelt, The American Mercury*, November, 1946.

Nakamura J., *Agricultural Production and the Economic Development of Japan, 1873-1922*, Princeton University

Press, 1966.

Nani A., Giorgerini G., *Gli Incrociatori Italiani 1861-1970*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971.

Nassigh R., *La Marina Italiana e l'Adriatico, il potere marittimo in un teatro ristretto*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1998.

Nello P., Dino Grandi, *La politica estera dell'Italia dal 1929 al 1932*, Roma, Bonacci Editori, 1985.

Nello P., Dino Grandi, Bologna, Il Mulino, 2003.

Nello P., Dino Grandi, *La formazione di un leader fascista*, Bologna, il Mulino, 1987.

Nello P., *Un fedele Disubbidiente, Dino Grandi Da Palazzo Chigi al 25 luglio*, Bologna, il Mulino, 1993.

Nish Ian, *The origins of the Russo-Japanese war*, London e New York, Longman, 1985

Norton R., *The Vanishing Fleets*, New York, D. Appleton, 1908.

O'Brien P., *The Anglo-Japanese Alliance, 1902-1922*, London, RoutledgeCurzon, 2004

Olender P., *Sino-Japanese Naval War 1894-1895*, Poland, MMP Books, 2014.

Otte, T.G., *An Altogether Unfortunate Affair: Great Britain and the Daily Telegraph Affair*, *Diplomacy & Stonecraft* 5, no.2 (1994).

Overy R., *La crisi tra le due guerre mondiali 1919 1939*, Bologna, Il Mulino, 2009.

Overy R., *Le origini della seconda guerra mondiale*, Bologna, il Mulino, 2009.

Overy R., *Sull'orlo del precipizio*, Milano, Fetrinelli, 2011.

Padfield P., *The Great Naval Race: The Anglo-German Naval Rivalry, 1900-1914*, London, Hart-Davis, MacGibbon, 1974.

Pagliano F., *Storia di 10.000 aereoplani*, Milano, Musia, 2011.

Paine S.C.M., *The Sino-Japanese War 1894-1895*, Candbridge Univercity Press, 2005.

Panikkar K.M., *Storia della dominazione europea in Asia*, Torino, Einaudi, 1966.

Paoletti C., *La Marina italiana in Estremo Oriente*. Roma, Ufficio Storico della Marina, 2000

Paoletti C., *La Marina italiana nelle operazioni di pace 1832-2004*, Roma, USMM, 2005.

Papastratigakis N., *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*. I. B. Tauris, 2011.

Parker F.D., *Pearl Harbor Revisited: U.S. Navy Communications Intelligence 1924-1941*, Center for Cryptologic History, 2013.

Pasqualini M.G., *L'Esercito italiano nel Dodecaneso. Speranze e realtà*, Roma, Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 2005.

Pastorelli P., *Italia e Albania 1924-1927: origini diplomatiche del Trattato di Tirana del 22 novembre 1927*, Firenze, 1967.

Peattie M., R.Evans D.C., *Kaigun: Strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1997.

Pellegrini E., *Giuseppe Sirianni. Ministro della marina (1874-1955)*, Ufficio Storico Marina Militare, 2004.

Pellegrini E., *La Marina Italiana ed il problema aeronavale 1919-1945*, Novara, Widerholdt Frères, 2010.

Pellegrini E., *L'industria Aeronautica in Italia 1939-1945*, Novara, Widerholdt Frères, 2008.

Pelliccia A., *Giuseppe Valle una difficile eredità*, Roma, USAM, 1999.

Pelliccia A., *Il Maresciallo dell'Aerea Italo Balbo*, Roma, USAM, 1998.

Pelliccia A., *La Regia Aeronautica dalle origini alla II Guerra Mondiale 1923-1943*, Roma, USAM, 1992.

Perfetti F., *Lo Stato fascista*, Firenze, Le Lettere, 2010.

Petracchi G., *Da San Pietroburgo a Mosca, La diplomazia italiana in Russia 1861-1941*, Roma, Bonacci.

Petracchi G., *La Russia Rivoluzionaria nella politica italiana 1917/25*, Laterza, Bari, 1982.

Pipes R., *La Rivoluzione russa, dall'agonia dell'ancien régime al terrore rosso*, Milano, Mondadori, 1995,

Pizzigallo M., *Il Disarmo Navale e Turchia nella Politica Italiana 1921-1922*, Napoli, ESI, 2004.

Pizzigallo M., *Mediterraneo e Russia nella Politica italiana 1922-1924*, Milano, Giuffrè, 1983.

Poggi, Buchet, *Il contributo della Regia Marina nella guerra del 1911-1912 contro l'Impero Ottomano*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 2011.

Polastro W., *La marina italiana nel primo dopoguerra (1918-1925)*, in *Il Risorgimento*, ottobre 1977.

Pollina P.M., *Le Torpediniere italiane 1881-1964*, Roma, USMM, 1974.

Pollina P.M., Fioravanzo G., Riccardi G., Gnifetti F., *I Cacciatorpedinieri italiani 1900-1971*, Roma, USMM, 1971.

Poncet A.F., *Souvenirs d'une ambassade a Berlin*, Paris, Flammarion, 1946.

Pratt J.W., *A history of United States foreign policy*, The University of Buffalo, 1965.

Preble G.H., *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, Philadelphia, 1895

Pribram A.F., *Die politischen Geheimverträge Österreich-Ungarns (1879-1914)*, Vienna, 1920.

Prosperini F., La Racine R.B., *La Marina Militare 1861-1991*, Roma, USMM, 2007.

Quartararo R., *I rapporti Italo-Americani durante il fascismo 1922- 1941*, Napoli, ESI, 1999.

Quartararo R., *Italia URSS 1917 1941 i rapporti politici*, Napoli, ESI, 1997.

Quartararo R., *Roma tra Londra e Berlino, la politica estera fascista dal 1930 al 1940*, Roma, Jouvence, 2001.

Raeder E., *La mia vita*, Milano, Baldini e Castoldi, 1960.

Ramoino P.P., *Romeo Bernotti*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 2006.

Rao M.A., *Indian Railways*, Nuova Delhi, 1975.

Rapalino P., *Dalle Alpi all'alto mare – il ruolo della Marina Militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, in edibus, Vicenza, 2014.

Rapalino P., Schivardi G., *Tutti a Bordo, I Marinai d'Italia L'8 settembre 1943 Tra Etica e Ragion di Stato*. Milano, Mursia, 2009.

Rastelli A., *La portaerei italiana*, Milano, Mursia, 2001.

Rastrelli C., *L'ultimo comandante delle camicie nere. Enzo Emilio Galbiati*, Milano, Mursia, 2016.

Repaci A., *La Marcia su Roma, Milano*, Rizzoli, 1972.

Rocca M., *Come il Fascismo divenne una dittatura*, Milano, Edizione Librerie Italiane, 1952.

Rochat G., *Le guerre italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2008.

Rochat G., Massobrio G., *Breve storia dell'Esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978.

Rolo P.J.V., *Entente Cordiale: the origins and negotiation of the Anglo-French agreements of 8 April 1904*, Macmillan/St Martin's Press, London, 1969.

Romano S., *Storia dell'Italia dal Risorgimento ai nostri giorni*, Milano, TEA, 2010.

Romeo R., *Breve storia dell'Industria italiana 1861-1961*, Milano, Il Saggiatore II Ed., 1991.

Rood, H.W., *How the Royal Navy Met the Challenge*, U.S. Naval Institute Proceedings 84, n°2 (1958).

Roosevelt T., *The Naval War 1812*, The University of California Library, 1882,

Roskill S., *Naval Policy between the wars*, Vol. I: *The period of Anglo-American antagonism 1919-1929*, London, Collins, 1968.

Ross S.T., *American War Plans 1890-1939*, New York, Routledge, 2013.

Rossi L., *Gli Stati Uniti e la "provincia" Italiana 1943 1945*, Napoli, ESI, 1990.

Rotem Kowner, *The impact of Russo-Japanese war*, London e New York, Routledge, 2007.

Roy E. Patricia, *The Oriental 'Menace' in British Columbia*, in *The Twenties in Western Canada*, éd. S. M. Trofimenkoff, Ottawa, National Museum of Man, 1972.

Roy E. Patricia, *British Columbia's Fear of Asians, 1900-1950*, in *Histoire Sociale-Social History*, Vol. XIII, n° 25, May 1980.

Rupert G.G., (1847-1922), *The Yellow Peril, or the Orient vs. The Occident*, Union Publishing, Britton, Okla., 3rd Edition, 1911.

Sullivan M., *The Great Adventure at Washington*, Londra, 1922.

Salvatorelli L., *Vent'anni fra due guerre*, Roma, Edizioni Italiane, 1946.

Salvemini G., *Mussolini Diplomatico*, Roma, De Luigi, 1945.

Santoni A., *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987.

Santoni A., *I rapporti tra la Regia Aeronautica e la Regia Marina*, a cura di C.M. Santoro, *Italo Balbo Aviazione e Potere Aereo Roma*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1998.

Santoni A., *La Battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985.

Santoni A., *Storia e Politica Navale dell'Età Contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993,

Santoro C.M., *Italo Balbo Aviazione e Potere*, Roma, USAM, 1998.

SARTY R., *There will be trouble in the North Pacific: The Defence of British Columbia in the Early Twentieth Century*, in *BG STUDIES*, no. 61, Spring, 1984.

Satow E., Lensen G.A., *Korea and Manchuria between Russia and Japan 1895-1904: The Observations of Sir Ernest Satow, British Minister Plenipotentiary to Japan (1895-1900) and China (1900-1906)*, Tokyo, Sophia University, 1968.

Schofield, Brian Beham, *British Sea Power: Naval Policy in the Twentieth Century*, London, Batsford, 1967.

Schurman, Donald M., *The Education of a Navy; the Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, Chicago, University of Chicago Press, 1965.

Segrè C.G., *Italo Balbo una vita fascista*, Bologna, il Mulino, 1988.

Sergay E., *Russian military intelligence in the war with Japan, 1904-05: secret operations on land and at sea*, New York, Routledge, 2007.

Serra E., *La diplomazia in Estremo Oriente, mezzo secolo di problematica: 1900-1950*, in *Questioni di storia contemporanea*, Milano, Feltrinelli, 1967.

Seton-Watson C., *L'Italia dal Liberismo al Fascismo 1870-1925*, vol. II, Bari, Laterza, 1973.

Sforza C., *L'Italia dal 1914 al 1944 quale io la vidi*, Milano, Mondadori, 1944.

Siegfried A., *Suez Panama et les routes mondiales*, Librairie Armand Colin, Paris, 1940.

- Silverstone S.A., *Divided Union: The Politics of War in the Early American Republic*, Cornell University Press, 2004.
- Smith D.M., *Storia d'Italia dal 1861 al 1997*, Bari, Laterza, 2003.
- Solmi A., *L'Italia e Francia nei problemi attuali della politica europea*, Milano, Fratelli Treves, Editori, 1931,
- SPERONI G., *Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Rusconi, 1991.
- Spratt H.P., *The Birth of the Steamboat*, London, 1958.
- Stanford M.L., *The "Yellow Peril" Mystique: Origins and Vicissitudes of a Racist Discourse*, in *International Journal of Politics, Culture, and Society*, Vol. 13, No. 4
- Steed H. Wikham, *Trent'anni di storia europea 1892-1922*, Milano, Edizioni di Comunità, 1962.
- Steele D., *Lord Salisbury: A Political Biography*, Routledge, Londra, 1999.
- Steinberg J. W., *The Russo-Japanese war in global perspective: World War Zero*, Boston, Brill 2005.
- Steinberg J., *The 'Novelle' of 1908: Necessities and Choices in the Anglo-German Naval Arms Race*, in *Transactions of the Royal Historical Society*, n°21, 1971.
- Stieve F., *La Germania e l'Europa*, Mondadori, Milano, 1929.
- Stille M., *The Imperial Japanese Navy of the Russo-Japanese War*. Bloomsbury Publishing, 2016.
- Sturgis J., *Learning about Oneself: The Making of Canadian Nationalism, 1867- 1914*, in *Kith and Kin: Canada, Britain and the United States from the Revolution to the Cold War*, C. C. Eldridge, Cardiff, University of Wales Press, 1997.
- Šubrtová M., *Great Britain and France on the Way to the Entente Cordiale*, in *Prague Papers on the History of International Relations* n°1, 2014.
- Taylor A.J.P., *L'Europa delle grandi potenze. Da Metternich a Lenin*, Laterza, Bari, 1961.
- Taylor Alan G.P., *Le origini della seconda guerra mondiale*, Bari, Laterza, 2006.
- Temin P., Toniolo G., Feinstein C.H., *L'Economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza, 2000.
- Terruzzi A., *La Milizia delle Camicie Nere*, Milano, Mondadori, 1939.
- Thompson J.H., Randall S.J., *Canada and the United States: Ambivalent Allies*. University of Georgia Press, 2008.
- Thorner D., *Investment in Empire: British Railways and Steam Shipping Enterprise in India, 1825-1849*, Philadelphia, 1950.
- Tolliday S., *The Economic Development of Modern Japan, 1868-1945: From the Meiji Restoration to the Second World War*, Edward Elgar Pub., 2001.
- Toniolo G., Feinstein C.H., Temin P., *L'Economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza, 2000.
- Toscano M., *Gli accordi di San Giovanni di Moriana. Storia diplomatica dell'intervento italiano, 1916-1917*, Giuffrè, Milano, 1936.
- Trani E. P., *The Treaty of Portsmouth: An Adventure in American Diplomacy*, University Kentucky Press, 1969.
- Trani E.P., *Woodrow Wilson and the Decision to Intervene in Russia: a Reconsideration*, in *The Journal of Modern History*, Vol. 48 n°3.
- Trevelyan G. Macaulay, *Storia dell'Inghilterra*, Milano, Garzanti, 1973.
- Turrini A., *L'opera di Cesare e Progetti realizzazioni e progetti*, Roma, USMM, 2002.
- Ulman R. H., *Anglo-Soviet Relations, 1917-1922. Interventions and the war*, Vol. I, Princeton U. P., Princeton,



1961.

Verné V., *La milizia volontaria per la sicurezza nazionale*, La Poligrafica nazionale, 1925.

Verné V., *M. V. S. N: Organizzazione, compiti, impiego*, Zaccaria, 1934.

Verné V., *Milizia volontaria sicurezza nazionale: storia, organizzazione, compiti, impiego*, Tipografia Zaccaria, 1932.

Veronesi M., *Dagli zar ai soviet: la marina russa dal 1600 al 1939*, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014.

Viglieri A., *In Mare, In Cielo, In Terra. Vicende di pace e di Guerra 1915-1945*, Milano, Mursia, 2009.

Vinson J. Chalmers, *The Parchment Peace. The United States and the Washington conference 1921-1922*, Atlanta, 1965.

Vititti L., *La Conferenza di Washington*, Roma, 1923.

Vitte S.Ju., *Vospominanija*, Moskva, 1960.

Von Hase G., *La vittoria tedesca allo Skagerrak*, Roma, Provv. Gen. Dello Stato, 1927,

Von Tirpitz, *Memorie, La marina prussiana dal 1866 al 1914*, Marangoni, Milano, 1932.

Walworth A., *Woodrow Wilson*, Vol. II, Baltimore, MD, 1985.

Warner D., Warner P., *The Tide at Sunrise. A History of the russo-japanese war, 1904-1905*, New York, Charterhouse, 1974.

Waswo A., *Modern Japanese Society 1868-1994*, Oxford University Press, 1996.

Werth N., *Storia dell'Unione Sovietica. Dall'Impero russo alla comunità degli stati indipendenti 1900-1991*, Bologna, il Mulino, 1993.

Westwood J.N., *Railways of India*, Newton Abbott e North Pomfret, Vt., David and Charles, 1974

Wood A., *La Rivoluzione Russa*, Bologna, il Mulino, 1997.

Woodward, E. L., *Great Britain and the Germany Navy*, Oxford, The Clarendon Press, 1935.

Woolf S.J., *Il fascismo in Europa*, Bari, Laterza, 1975.

Zivojinovic D.R., *America, Italy and the Birth of Jugoslavia, 1917-1919*, Boulder, 1972.

### **Monografie " Rivista Marittima "**

Bagnasco E., Rastelli A., *Le costruzioni navali italiane per l'estero, dicembre 1991*.

Bagnasco E., *La Portaerei nella Marina Italiana*, 1989.

Bagnasco E., *Le costruzioni navali della Regia Marina italiana 1861-1945*, agosto-settembre 1996.

Cernuschi E., *Domenico Cavagnari storia di un ammiraglio*, febbraio 2001.

Cernuschi E., *Fuoco dal Mare*, maggio 2002.

Cernuschi E., *Il sottomarino italiano*, aprile 1999.

Ferrante E., *Il pensiero strategico navale in Italia*, 1988.

Fragiacomo P., *La canteristica italiana 1860-1940*, aprile 2010.

Gaetani M.M., Cernuschi E., *Stive ed Egeмония*, novembre 2007.

Ramoino P.P., *La Regia Marina tra le due Guerre Mondiali, settembre 2011*.

Rastelli A., *I rapporti Stati Uniti-Germania agli inizi del '900*, ottobre 2003.

#### **Articoli "Rivista Marittima"**

Bagnasco E., *Una portaerei mancata, la "Francesco Caracciolo"*, maggio 1991.

Botti F., *Aviazione navale in Italia agli inizi del secolo*, dicembre 1986.

Cernuschi E., *La Nave impossibile*, febbraio 1966.

Curami A., Garelo G., *La Marina e l'elicottero tra le due guerre, agosto-settembre 1986*.

Curami A., Garelo G., *L'Aviazione Ausiliaria per la Regia Marina fra le due guerre 1923-1940* settembre 1985.

Gabriele M., *Una voce degli anni venti nel dibattito sulle portaerei* maggio 1988.

Gabriele M., *Mediterraneo 1935-36, La situazione militare marittima nella visione britannica*, maggio 1986.

Galuppini G., *Lo Schnorchel è una invenzione italiana*, dicembre 1975.

Mataluno G., *L'Arsenale di La Spezia*, aprile 1989.

Pellizzoni G., *R.N. "Aquila" La Portaerei italiana incompiuta*. maggio 1989.

Pizzigallo M., *Il ruolo della Regia Marina nella politica estera*, dicembre 1975.

Rastelli A., *Un aviatore e la Marina, i progetti navali di Gianni Caproni*, novembre 1986.

Ressman C., *La "Nave porta-velivoli" di Alessandro Guidoni*, febbraio 1977.

Romani L., *Breve storia di un'industria navale, il Cantiere Orlando di Livorno*, ottobre 1986.

#### **Articoli " Storia Militare "**

Bagnasco E., Cernuschi E., *Le ultime torpediniere italiane*, maggio 2002 n° 104

Bagnasco E., Rastelli A., *Le Torpediniere di scorta classe " Orsa " del 1938*, novembre 1993 n° 2.

Bagnasco E., Rastelli A., *Le Torpediniere di scorta classe " Orsa " del 1938*, ottobre 1993 n° 1.

Bonner K., *Il Carro Coperto*, settembre 2004 n° 132.

Cappellano F., *Getti di fuoco sul mare*, maggio 2003 n° 116.

Colliva G., *Il tiro navale italiano*, aprile 2010 n°199.

Cosentino M., *Progetti di corazzate per la Regia Marina*, marzo 2012 n° 222.

La Racine R.B., *In Adriatico subito dopo la vittoria*, marzo 2011 n° 210.

Ramoino P.P., *Gli Esploratori italiani 1919-1938*, settembre 2010 n° 204.

Vascotto V., *La guerra italo-turca*, luglio 2012 n° 226.

Rastelli A., *Storia di ventitrè cannoni*, novembre n°146.

Di Martino B., *Le Grandi Manovre della Regia Aeronautica 1927-1934*, agosto 2011 n°215.

#### **Navires & Histoire Le Magazine d'Histoire Maritime**

Houy-Beaux P., Ducros J., *La renaissance de la Marine Française 1922-1939*, décembre 2010 n° 12.

Houy-Beaux P., Ducros J., *La renaissance de la Marine Française 1922-1939*, septembre 2011 n° 14.

**FONTI ARCHIVISTICHE:**

ARCHIVIO UFFICIO STORICO MARINA MILITARE

ARCHIVIO UFFICIO STORICO STATO MAGGIORE ESERCITO

ARCHIVIO MINISTERO DEGLI ESTERI

ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO

DOCUMENTI DIPLOMATICI ITALIANI

*Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes.*