

pier paolo ramoino

## ALLA CONQUISTA DEL MARE

Strategia navale e potere marittimo nella prima metà del XX secolo

Questo testo si prefigge di rivisitare alcuni avvenimenti della prima metà del secolo passato, che riguardano il pensiero marittimo, non in chiave esclusivamente storica, ma quasi esclusivamente strategica per trarne, se possibile, degli ammaestramenti per il nostro tempo.

Nel primo decennio del Secolo XX il dibattito sul Potere Marittimo [1] rimase legato alla concezione imperiale ed assoluta britannica del dominio dei "sette mari"(BRITANNIA RULES THE WAVES) e sulle idee della Jeune Ecole francese su come erodere tale privilegio inglese. Le idee mahaniane oggi così diffuse s'imposero solamente tra élite di studiosi ed in Europa non ebbero una capillare diffusione. Nella realtà si dibatté su un sistema di equilibri ormai consolidati, centrati, prima del grande conflitto, sulla corsa degli armamenti navali tra la Germania guglielmina ed il Regno Unito vittoriano. Ma il Potere Marittimo "reale", ossia quello basato su grosse flotte militari e commerciali, ottenne i suoi risultati nella lotta sui mari dal 1914 al 1918, confermando il suo ruolo non solo in potenza ma anche pratico nel complesso mondo delle relazioni internazionali. Più importanti discussioni si ebbero in proposito al termine del conflitto.

Cominciamo con la visione italiana.

Tra la fine del 1918 ed il Settembre 1939, la Regia Marina visse certamente una delle sue più feconde stagioni di rinnovamento tecnico e dottrinario, nomi quali il BERNOTTI, il DI GIAMBERARDINO, il FIORAVANZO nel campo del pensiero "navalista" o quali il VALLAURI ed il TIBERIO nel campo tecnico, le cui opere hanno ancor oggi una valenza scientifica e teorica di tutto rispetto, confermano l'importanza del "Pensiero Navale" italiano del periodo. Non ugualmente brillante, a mio modestissimo parere, fu però il dibattito politico-strategico a livello di vertice, probabilmente non consentito dal regime del tempo. Un esempio di tale modestia può essere tratto dal diffusissimo libro degli Uberti intitolato LA MARINA DA GUERRA (1939) in cui nel primo capitolo il concetto di Potere Marittimo é svolto in chiave storico-tradizionale e propagandistica anziché trattare la valenza politica del concetto stesso. In altre parole la programmazione globale della Politica Navale italiana tra le due guerre mondiali appare concettualmente più debole che nel trentennio precedente ed anche il relativo dibattito pubblico sembra meno vigoroso. Quale esempio mi riferirò a soli due momenti, che ritengo fondamentali, di questa politica e precisamente: alla vigorosa azione del Ministro della Marina pro-tempore (Amm. Sechi) nella programmazione della smobilitazione dopo la

vittoriosa conclusione del primo conflitto (anni 1919-1920) e al costante atteggiamento dell'Italia nel lungo periodo delle Conferenze Navali sul disarmo controllato (tra il 1921 e il 1935).

Si tratta nel primo caso del ben noto, ma poco studiato a fondo, "documento SECHI", in cui il Ministro ipotizza un razionale programma di riduzione delle spese con conseguente riduzione dello strumento comprendendo che i mezzi per esercitare il POTERE MARITTIMO stavano tecnologicamente cambiando, ma che non cambiava il concetto di POTERE legato alle possibilità ed al ruolo marittimo nazionale. Inoltre era ormai acquisita dal Ministro e probabilmente dallo Stato Maggiore la teoria strategica del "piccoli e potenti", vale a dire di avere sempre pronti mezzi all'impiego navali minori, mentre le Navi da Battaglia, ridotte di numero, rappresentavano solo un potenziale politico e non più militare. Nella suddetta lettera, inviata a tutti i Viceammiragli in servizio e all'amm. Thaon di Revel, allora Ispettore della Marina, il Ministro aveva come obiettivo la sollecita ed efficiente mobilitazione in caso di necessità del naviglio leggero e silurante di ogni specie. Inoltre indicava che le navi corazzate anteriori al tipo ELENA potevano servire esclusivamente per la difesa locale in concorso alle batterie costiere, impiego per nulla economico, pertanto ne consigliava la demolizione. Si individuava poi la necessità di effettuare la formazione del personale volontario "a bordo" su navi corazzate, vere palestre di "vita marinara", e a tal fine venivano appunto scelte i tipi ELENA e la quasi-nuova Dreadnought DANTE ALIGHIERI.

Come sappiamo se pur questi erano gli intendimenti, la situazione internazionale del Maggio 1921 doveva aver costretto il Ministro a recedere su qualche punto. L'esame infatti di altri documenti dell'epoca vede infatti costituito il Gruppo da Battaglia sulle 4 NN.BB. tipo Cavour e Doria, con gli esploratori, una flottiglia di cc.tt. moderni, un gruppo di smg., navi sussidiarie e perfino mas. La dislocazione alla Spezia di tale gruppo ci fa presupporre oltre che motivi addestrativi anche motivazioni di tipo politico-militare (soprattutto il contrasto con la Francia nel Mediterraneo Occidentale). Viene anche costituita la Divisione del Levante con unità di limitata efficienza, ma necessarie per assicurare la funzione di stazionario a Costantinopoli, a Smirne e nei porti del Danubio. Inoltre unità minori a livello caccia o torpediniere erano presenti nelle colonie (Dodecaneso, Tripolitania, Cirenaica, Mar Rosso e Oceano Indiano) ed in Cina. Appare importante dal punto di vista politico, dopo la difficile fase armistiziale del 1919 e dei Trattati di Pace, che in Dalmazia figurino assegnati un Incrociatore, 2 cc.tt ed unità minori. Ciò sta a dimostrare l'interesse della Marina per ovviare, anche allora, all'instabilità endemica dell'area e garantire i fortissimi interessi italiani nella zona. Forse la Storia si ripete!

Vediamo quindi che i presupposti teorici di realizzare nuove forme di POTERE MARITTIMO vengono sapientemente collegate alle esigenze della realtà politica contemporanea in un saggio miscuglio di proposte riduttive e d'impiego del materiale, anche obso-

leto, in inventario.

Per quanto riguarda l'atteggiamento italiano verso le Conferenze sul disarmo navale appare fondamentale il presupposto politico, che ci trova soddisfatti alla Conferenza di Washington, di ottenere la parità con la Francia, mentre risulta assai utile la cosiddetta "vacanza navale" sulla sospensione delle costruzioni di navi da battaglia, perciò negli anni '30 le unità di maggior utilizzo furono gli incrociatori da 10.000 tonn. classe TRENTO e ZARA. Il pensiero navale nel quinquennio successivo (1921-26) vede radicarsi per la Marina tre correnti di pensiero:

- gli innovatori che, convinti dell'importanza del sommergibile e dell'aereo, puntavano sulle nuove tecnologie per ristrutturare lo strumento navale nazionale;
- gli evoluzionisti (tra cui BERNOTTI, DE FEO e FIORAVANZO) che erano per una flotta equilibrata, da impostare dopo un accurato ripensamento tecnico ed in relazione a ciò che si stava programmando all'estero;
- gli oltranzisti, legati alle idee nazionaliste ed all'industria siderurgica e cantieristica, che volevano continuare con una forte politica di costruzioni.

Questa non unicità di vedute si è poi trascinata nel decennio successivo con l'aggravante di una difficile situazione economica e quindi tecnologica e della vittoria "ai punti" del Ministro Balbo sull'Aeronautica indipendente, che privava la Marina di un'indispensabile componente di forze moderne.

Veniamo alle altre Potenze marittime.

L'ampio ammaestramento della Prima Guerra Mondiale per chi operava in un clima di distensione internazionale e subiva forti condizionamenti economici nella politica dei materiali e del personale in vista anche di importanti trattative per un progressivo e controllato disarmo rendeva tutti molto prudenti sia nell'innovazione tecnica che tattica. È proprio della politica di disarmo o meglio di controllato riarmo navale vorrei trattare come aspetto non secondario del Potere Marittimo. Al termine della prima guerra mondiale, con la scomparsa degli Imperi Centrali e di quello Russo, i grandi protagonisti della politica internazionale rimasero tre Potenze Europee GRAN BRETAGNA, FRANCIA, ITALIA, e due extra-europee GIAPPONE e STATI UNITI. Il trattato di Versailles (1919) e gli altri trattati di pace smilitarizzarono gli stati che avevano perso la guerra ed imposero una sorta di direttorio militare internazionale dei vincitori. Tra questi però si aprirono subito crisi politico-diplomatiche per la gestione delle ex colonie tedesche e, soprattutto, per il reciproco riconoscimento di "grande potenza". In quest'ultimo campo l'idea del disarmo controllato, accettato ed equilibrato faceva premio non solo dal punto di vista ideologico (la grande guerra con le sue immense perdite umane rendeva l'idea pacifista vincente sul nazionalismo di stampo ottocentesco), ma anche da quello finanziario, per poter dedicare maggiori risorse alla ricostruzione postbellica, al pagamento dei debiti di guerra e all'assolvimento delle nuove istanze sociali (il welfare state era infatti alle porte).

In questo quadro si viene ben presto a creare un antagonismo di fatto tra le Potenze Vincitrici, che potremo sintetizzare in un contrasto tra USA e Giappone per il dominio dei mercati cinesi e del Pacifico Centrale, un contrasto tra Gran Bretagna ed USA per la parità tra le flotte delle due Potenze, un contrasto tra Francia ed Italia per il problema adriatico, quello coloniale e della parità tra le flotte.

Si trattava, come vediamo, di una problematica eminentemente marittima ove interessi commerciali, militari e politici si intrecciavano in modo complesso e di difficile soluzione. Tutti i protagonisti, con la sola eccezione forse del Giappone, videro in un accordo diplomatico sulla consistenza delle flotte una praticabile via di trattativa internazionale, che nella cornice della SOCIETÀ DELLE NAZIONI poteva portare ad un lungo periodo di pace e di prosperità economica nel mondo intero. Il concetto di un equilibrio navale era però inteso in modo assai diverso dai vari protagonisti delle trattative, subendo anche il retaggio delle proprie tradizioni marinare.

Il concetto di poter continuare ad esercitare un Potere Marittimo é comunque sempre presente nel dibattito internazionale ed é proprio sul termine equilibrio che avviene una differenziazione tra le varie Potenze. Infatti per gli USA "equilibrio" navale voleva dire parità assoluta con la Gran Bretagna e supremazia certa sul Giappone. In pratica le idee mahaniane su di un Pacifico "americano" erano ormai ben accette nel Congresso il cui "isolazionismo" era esclusivamente diretto ad isolarsi da impegni militari con l'Europa. Per la Gran Bretagna equilibrio navale voleva dire parità delle Flotte da Battaglia, ma sicura superiorità in incrociatori e sloop [2] per mantenere il controllo marittimo dell'Impero. Per il Giappone si trattava di affermare in modo inequivocabile il suo ruolo di grande potenza oceanica con possibilità d'imporre la sua volontà politico-economica sull'intera Asia Marittima, Cina compresa. La Francia aveva problemi marittimi simili a quelli inglesi anche se la minor estensione dell'impero coloniale le consentiva un strumento navale minore. L'Italia infine, nuova arrivata, doveva confermare il suo completo dominio dell'Adriatico ed avere una posizione di preminenza verso i Balcani ed il Mediterraneo Orientale.

Come é facile immaginare la situazione geostrategica vista in un modo così completamente differente tra le varie potenze portava ad una visione molto diversa dello stesso concetto di disarmo navale, da ciò il continuo discutere ed aggiornare le varie conferenze ed accordi, che ebbero poi, dopo il 1933, anche l'importante variante dell'atteggiamento tedesco.

Non parlerò di tutte le Conferenze del ventennio, che assomigliano molto ai vari incontri SALT/START dei nostri giorni, ma vorrei sottolineare l'importanza politica del ruolo delle Marine e come questo concetto sia nel periodo in questione completamente assimilato dalla dirigenza politica dei vari Paesi.

Il clima di rivalità anglo-americana e nippo-americana era giunto al suo diapason e le previsioni economiche non lasciavano speranze per una nuova "corsa di armamenti",

le discussioni alla prima conferenza (Washington) furono lunghe e burrascose, ma si giunse alla firma di un lungo trattato di 24 articoli, di cui risparmio le clausole tecniche e politiche, che esamineremo invece dal punto di vista del Potere Marittimo.

Per le Navi da battaglia si stabilì un tonnellaggio globale massimo per le varie nazioni, in modo da fissare un rapporto proporzionale tra le varie Marine con il noto rapporto tra Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone, Francia e Italia di 5-5-3-1,67-1,67. Si stabilì inoltre una vacanza navale di 10 anni in cui non si sarebbero più costruite navi da battaglia e si decisero le caratteristiche tecniche massime per alcuni tipi di unità e precisamente:

- navi da battaglia: dislocamento massimo standard 35.000 tons., calibro massimo 406 mm.

- navi portaerei.: dislocamento massimo standard 27.000 tons., calibro massimo 203 mm.

- incrociatori: dislocamento massimo standard 10.000 tonn., calibro massimo 203 mm.

Le conseguenze strategiche si possono riassumere in:

- accettazione oborto collo di parità navale tra USA e Gran Bretagna e tra Francia ed Italia, risultato questo assai brillante per noi, sia dal punto di vista della politica generale che da quella mediterranea con conseguenze, legate soprattutto alla "vacanza navale" molto sentite anche in campo economico.

- creazione di nuovi tipi di navi da guerra detti appunto tipo Washington (nn.bb. e incr.) ingegneristicamente discutibili, ma che rendevano obsolete quasi tutte le costruzioni in cantiere e le navi principali in servizio.

Nel complesso l'unico risultato che durò per qualche tempo fu quello di stabilire una sorta di graduatoria tra le Marine, con il relativo peso politico in una sempre più significativa prospettiva di gunboat diplomacy. Risultato che non mi pare di poco momento nella filosofia del Potere Marittimo inteso come capacità di una Nazione di pesare nel sistema internazionale.

A questo punto va esaminata la soluzione tedesca al problema tecnico-politico. Alcuni anni dopo il Trattato di Washington la Germania mise in cantiere le famose "corazzate tascabili" tipo DEUTSCHELAND, armate con cannoni da 280 mm. con solo 10.000 tons. di dislocamento, e così mise fuori gioco quasi tutti gli incrociatori tipo Washington del tempo. In sintesi possiamo dire che la politica navale delle grandi potenze aveva trovato un proprio filone conduttore nel mantenimento dello status quo e nel rispetto delle regole di Washington con un rinnovamento modesto, ma costante delle unità a livello incrociatore e siluranti.

Il dibattito tra innovatori e tradizionalisti si verificò non solo in Italia, ma anche negli altri Paesi Marittimi. Si deve ricordare che l'assunzione dell'incarico di 1st Sea Lord da parte di Beatty ('19-27) e poi di Chatfield ('33-38) fece almeno in Gran Bretagna vincere i secondi e l'entrata in servizio dei due NELSON prima e dei KING GEORGE poi ne

sono la prova.

L'esempio inglese non poté essere trascurato soprattutto in America ed in Giappone: le Navi da battaglia costruite (spesso anche al di fuori delle regole dei trattati) lo dimostrano chiaramente.

La filosofia della trattativa era comunque impostata sullo stabilire dei compromessi di categoria, che con la proibizione di costruire unità "fuori categoria" faceva sì che le flotte fossero di tipo omogeneo e confrontabile. La superiorità era logicamente delle potenze economicamente e tecnologicamente più forti.

Ma le difficoltà politico-diplomatiche create dal peggioramento dei rapporti con la Germania e con il Giappone fecero cadere ogni illusione: la seconda guerra mondiale era alle porte.

Dal punto di vista del POTERE MARITTIMO le Trattative di cui abbiamo parlato si sono rivelate abbastanza infruttuose sia nei riguardi dell'obiettivo di partenza (riduzione reciproca e quindi diminuzione della minaccia) sia nei risvolti tecnici (creazione di tipi di unità militarmente poco utili). Le complicazioni arrivarono ed in rapida successione: riarmo tedesco, questione etiopica, sanzioni, guerra di Spagna ed infine alleanza dell'Italia e del Giappone con la Germania hitleriana.

In questo quadro la discussione su come raggiungere ed esercitare un reale POTERE MARITTIMO si fece in modo assai diverso tra i vari protagonisti della scena mondiale. Inglese, giapponesi ed americani puntarono sull'aviazione navale e le portaerei, i risultati di Taranto, Pearl Harbor e Midway ne furono le conseguenze logiche. In Italia dove ciò non poté avvenire, un certo impulso fu dato, ed è da attribuire all'attivo dell'opera dell'Amm. Cavagnari, [3] alla "strategia dell'incursione" da cui poi derivarono i successi dei nostri mezzi d'assalto. Nel complesso però la politica navale dell'ultimo quinquennio prima dell'entrata in guerra può essere definita molto tradizionale e priva di un vivace dibattito pubblico ove il POTERE MARITTIMO potesse giocare in un ruolo globale, ma questo è da attribuire forse alla società militare del tempo non più preparata a eccezione di quella angloamericana a pensare al ruolo del mare nel contesto internazionale

## NOTE

1. Per la definizione di Potere Marittima rimandiamo al nostro libro FONDAMENTI DI STRATEGIA NAVALE- edizione Forum di relazioni internazionali- 1999.
2. Avvisi coloniali molto utili in una politica di gunboat diplomacy.
3. L'ammiraglio Domenico Cavagnari fu sottosegretario di stato e Capo di Stato maggiore della Marina dal 1934 al 1940. Oggi la sua condotta quale massimo decisore in campo marittimo è molto criticata, ma riteniamo che parte delle sue concezioni strategiche siano invece da salvare.

## NOTA BIBLIOGRAFICA

Oltre ai Documenti della "Fondazione Sechi", ora conservati presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia, sono state consultate le raccolte di "Rivista Marittima", di "US Naval Institute Proceeding", di "Revue Maritime" e di "Revista General de Marina" degli anni 20-40.