

Marco Brunelli

DALLE CENERI ALLA FENICE

**La ricostruzione
della Marina Militare Italiana
tra il 1945 e il 1975**

Le origini: breve storia della marineria “italiana” dalle origini alla seconda guerra mondiale

La posizione geografica dell'Italia, posta al centro del Mediterraneo, la lunghezza e i ripari offerti dalle sue coste, le numerose isole, hanno consentito ai popoli stanziati nel suo territorio fin dall'antichità di sviluppare ampiamente l'arte della navigazione: in particolare, Etruschi e Greci percorsero per secoli il Mediterraneo con le loro flotte mercantili e da guerra, esercitando tanto il commercio quanto la pirateria.

Ad essi succedette Roma: inizialmente una potenza unicamente terrestre, la Repubblica Romana fu costretta dal conflitto con Cartagine, città di origine fenicia situata in Tunisia e potenza navale di primo piano, a costruire una flotta da guerra abbastanza forte da affrontare la nemica sul suo terreno. Nei secoli successivi le flotte romane dominarono il Mediterraneo; il loro declino coincise con quello dell'impero di Roma, che portò ad un lungo periodo di decadenza della marineria nell'ormai ex “Mare Nostrum”.

Solo nella seconda metà del Medioevo sorsero sul territorio italiano nuove potenze marittime: si trattava delle così dette “Repubbliche Marinare”, città portuali dotate di autonomia politica e dedite al

commercio marittimo. Tra le principali, si possono ricordare Ancona, Cagliari, Gaeta, Palermo, Messina, Bari, Trani, ma soprattutto Pisa, Amalfi, Genova e Venezia. Quest'ultima, in particolare, acquisterà un potere crescente nell'ultima fase del Medioevo e, soprattutto, nell'età moderna, fondando un vero e proprio stato che comprendeva l'attuale Veneto e molti territori affacciati sul Mediterraneo, come la Dalmazia, Creta, la Morea e Cipro. A permettere a Venezia di rimanere a lungo padrona dell'Adriatico ed egemone nel Mediterraneo Orientale fu la potenza delle sue flotte, tanto di quella commerciale quanto di quella da guerra. L'espansione veneziana nel Mediterraneo Orientale andò inevitabilmente a scontrarsi con la nascente potenza dell'Impero Ottomano, che dopo aver conquistato Costantinopoli nel 1453 era a sua volta impegnato a costruire il proprio dominio marittimo. Nel '500 la potenza turca riuscì a mettere sotto forte pressione le rotte commerciali europee, strappando a Venezia territori importanti come Cipro. Lo scontro di maggiori proporzioni tra le flotte cristiane e musulmane avvenne a Lepanto il 7 ottobre 1571, e vide la vittoria della così detta "Lega Santa": oltre alle forze dell'impero spagnolo, presero parte alla battaglia numerose navi e marinai provenienti da Venezia, Genova, Granducato di Toscana, Napoli e Stato della Chiesa. La vittoria sul campo di battaglia non venne adeguatamente sfruttata dai paesi cristiani, e il confronto con le flotte ottomane, successivamente appoggiate dai pirati sostenuti dagli Stati Barbareschi

del Nord Africa, proseguì fino all'inizio dell'800. Il periodo a cavallo tra XV e XVI secolo vide l'apice della marineria italiana: molti navigatori italiani, al servizio di nazioni come Spagna, Portogallo, Francia, Inghilterra, si spinsero oltre le rotte conosciute, guidando alcuni dei maggiori viaggi di esplorazione del periodo. Si tratta di alcuni dei nomi più noti della storia della navigazione: da Noli, Ca' da Mosto, Pessagno, i due Caboto, Amerigo Vespucci, Giovanni Da Verrazzano, Cristoforo Colombo. Proprio le loro esplorazioni portarono, però, alla perdita d'importanza del Mar Mediterraneo: con la colonizzazione delle Americhe e l'apertura di rotte verso l'Asia circumnavigando l'Africa il centro nevralgico del commercio mondiale divenne l'Oceano Atlantico, sul quale si affacciavano i nuovi imperi coloniali fondati da spagnoli, portoghesi, inglesi, francesi e olandesi. Alla lunga, questo spostamento di baricentro, aiutato dalla mancata nascita in Italia di un forte stato nazionale, portò alla decadenza della marineria italiana, ma non alla sua scomparsa.

La frammentazione politica italiana permase fino al XIX secolo, e venne confermata dal Congresso di Vienna (1815-16). Questa situazione fece sì che i principali stati della penisola costruissero ciascuno la propria flotta da guerra. Sorsero così la Marina del Regno di Sardegna, quella del Granducato di Toscana, quella Pontificia, quella del Regno Delle Due Sicilie; tra queste, la più potente era certamente la flotta napoletana, ma anche quella piemontese, benché aves-

se attraversato periodi di maggiore e minore interesse da parte dei sovrani di casa Savoia, raggiunse un buon livello di preparazione intorno alla metà del secolo. Venezia, incorporata dopo le guerre napoleoniche nell'Impero Austriaco, fornì la propria esperienza in questioni di guerra navale alla flotta asburgica, della quale i marinai veneziani rappresentarono per decenni la spina dorsale.

In seguito alla Seconda Guerra d'Indipendenza (1859), che oltre a portare alla conquista della Lombardia da parte del Regno di Sardegna provocò i plebisciti che consentirono l'annessione del Granducato di Toscana e di buona parte dell'Italia centrale, inclusi ampi territori dello Stato Pontificio, e in seguito soprattutto alla spedizione dei volontari comandati da Giuseppe Garibaldi (1860), che portò all'occupazione del Regno delle Due Sicilie, si giunse alla formazione del Regno d'Italia, che significò, tra le altre cose, la costituzione di Forze Armate uniche nazionali. Il 17 novembre 1860 vennero unificate le Marine sarda, borbonica, toscana e pontificia e il 17 marzo 1861, con la proclamazione ufficiale del Regno d'Italia da parte del Parlamento di Torino, nacque la Regia Marina.

Il primo ministro della Marina fu lo stesso conte Camillo Benso di Cavour, che si dichiarò intenzionato a costruire una flotta numerosa e di prima qualità, in grado di operare in tutto il Mediterraneo. Il suo programma prevedeva lo scioglimento dei Ministeri della Marina di Napoli e della Sicilia, la riorganizza-

zione di tutto il personale militare e civile, la costituzione di tre dipartimenti marittimi (Genova, Napoli, Ancona) e la costruzione, a La Spezia, di un moderno ed efficiente arsenale. Contemporaneamente, venne avviata una importante campagna di costruzioni, sia nei cantieri italiani, sia in quelli stranieri (Stati Uniti, Francia, Inghilterra), dai quali giunsero in particolare alcune unità corazzate a vapore di concezione estremamente moderna. Nonostante già nei suoi primi anni la Regia Marina potesse disporre di un'Armata Navale numerosa e relativamente potente, il suo status di somma di diverse Marine dalle caratteristiche eterogenee e dalle tradizioni molto diverse ne limitava pesantemente le capacità operative.

Questo risulterà chiaro quando la neonata Marina giungerà al suo primo impegno operativo durante la Terza Guerra d'Indipendenza: il 20 luglio 1866, mentre metteva in atto una operazione anfibia che avrebbe dovuto portare alla conquista dell'isola dalmata di Lissa, la flotta italiana, sotto il comando dell'ammiraglio conte Carlo Pellion di Persano, si scontrò con quella austriaca, guidata dall'ammiraglio Wilhelm von Tegetthoff. Quest'ultima era inferiore a quella italiana per numero e per qualità, sia dal punto di vista delle unità che dei cannoni imbarcati; nonostante questo, però, grazie ad una grave mancanza di coordinazione tra le unità italiane e agli errori commessi da molti ufficiali della Regia Marina (primo fra tutti lo stesso ammiraglio Persano), oltre che alla maggiore esperienza dei marinai avversari, lo scontro si con-

cluderà con la vittoria della flotta austriaca: saranno affondate la cannoniera corazzata *Palestro* e la modernissima pirofregata *Re d'Italia*, ammiraglia della flotta, con la perdita di oltre 650 uomini; gli austriaci ebbero solo 38 morti. La sconfitta di Lissa rimarrà a lungo una macchia nella storia della Regia Marina, e il tentativo di “cancellare” questa vergogna condizionerà a lungo la strategia adottata dalla flotta italiana, improntata alla ricerca di una battaglia decisiva che potesse permetterle di riacquistare l'onore che lo Stato maggiore riteneva di aver perso.

Gli anni successivi alla guerra, conclusasi positivamente solo grazie alle vittorie terrestri degli alleati prussiani, e che portò l'Italia ad annettere il Veneto, videro un progressivo consolidamento per la Regia Marina, soprattutto ad opera dei ministri ammiragli Augusto Riboty e Benedetto Brin: il 6 novembre 1881 venne inaugurata a Livorno l'Accademia Navale per la formazione degli ufficiali, e vennero impostate nuove unità moderne, incluse le corazzate *Italia* e *Duilio*, tra le più potenti e innovative dell'epoca (furono le prime al mondo ad imbarcare cannoni di oltre 400 millimetri di calibro, superati solo nei tardi anni '30 dai pezzi da 457 millimetri delle giapponesi classe *Yamato*). Negli anni Ottanta del XIX Secolo la Marina sollecitò l'installazione di basi navali nel Mar Rosso, per poi prendere parte alla conquista di Massaua e alla conseguente fondazione della prima colonia italiana in Eritrea. Nel 1890 venne inoltre impostato il primo battello subacqueo italiano, il *Delfino*.

All'inizio del secolo la Regia Marina faceva ormai parte delle maggiori forze navali mondiali, in grado di prendere parte ad operazioni anche a grande distanza dalla Patria: nel 1900 partecipò alla spedizione europea in Cina contro la Rivolta dei Boxers, che permise all'Italia di ottenere la Concessione di Tientsin; inoltre, dopo il violento terremoto del 1908, le navi da guerra italiane intervennero in soccorso alla popolazione di Messina e Reggio Calabria, in una delle prime azioni umanitarie e di “protezione civile”.

Durante la guerra italo-turca (1911-12) la Regia Marina si impegnò sia nell'appoggio alle operazioni di sbarco in Libia sia nel prevenire azioni navali da parte della flotta turca. Le navi italiane saranno successivamente impegnate in Egeo, concorrendo alla conquista delle Sporadi Meridionali, poi note come Dodecaneso, rimasto in mani italiane fino alla fine del secondo conflitto mondiale. Proprio da queste isole partì l'audace incursione del 18/19 luglio 1912, condotta da un gruppo di torpediniere italiane, che forzarono lo stretto dei Dardanelli per oltre 22 chilometri prima di doversi ritirare a causa della reazione turca.

La guerra italo-turca dimostrò l'alto livello qualitativo raggiunto dalla flotta italiana. Nonostante questo, però, durante la Prima Guerra Mondiale l'impatto della Marina sull'andamento del conflitto fu piuttosto ridotto: le flotte italiana e austriaca erano, per quantità e qualità di uomini e mezzi, più o meno allo stesso livello, ma gli austriaci erano avvantaggiati dalla

conformazione delle coste dell'Adriatico orientale, ricche di isole e insenature, che offrivano una notevole protezione alle loro navi. Per di più, la strategia di entrambe le flotte venne improntata alla massima prudenza, volta a non mettere a rischio le proprie unità più importanti. Per quasi tutta la guerra la Regia Marina si limitò a mantenere la sorveglianza sull'Adriatico e a bloccare il suo accesso attraverso il Canale d'Otranto, isolando di fatto al suo interno le navi austriache.

Se la flotta principale rimase sostanzialmente inoperosa, estremamente attivi furono invece i mezzi d'assalto, in particolare i nuovi MAS (Motoscafi Anti Sommersibili): unità leggere e veloci, i MAS erano armati di siluri e bombe antisommergibile, e per le loro ridotte dimensioni erano particolarmente adatti a colpire di sorpresa le unità avversarie, anche in acque ristrette e nei porti. Particolarmente celebri furono le imprese del comandante Luigi Rizzo: il 9 dicembre 1917, durante una incursione nel porto di Trieste, affondò la vecchia corazzata da difesa costiera *Wien*; il 10 febbraio 1918 penetrò nella munitissima rada di Buccari con tre MAS e vi affondò quattro piroscafi; il 10 giugno 1918, infine, avvistata al largo di Premuda una grossa formazione austriaca diretta contro lo sbarramento del Canale di Otranto, Rizzo riuscì ad affondare la corazzata *Santo Stefano*, orgoglio della k.u.k. Kriegsmarine. Oltre ai MAS, un altro ordigno utilizzato durante il conflitto fu la "mignatta", siluro guidato precursore degli SLC (Siluri a Lenta Corsa o

"Maiali") della Seconda Guerra Mondiale: uno di essi, pilotato dal maggiore Rossetti e dal tenente Paolucci, minò ed affondò la corazzata *Viribus Unitis* nel porto di Pola tre giorni prima della fine della guerra (1 novembre 1918).

Subito dopo la fine del conflitto la flotta italiana provvide ad occupare rapidamente i territori costieri ed insulari lungo la sponda orientale dell'Adriatico: le navi e i reparti da sbarco presero il controllo di Trieste, Pola, Fiume, Zara, Spalato, Sebenico e di molte delle isole dalmate. La Regia Marina fu coinvolta anche nella repressione della così detta "Impresa di Fiume": dopo l'occupazione della città da parte dei volontari guidati da Gabriele D'Annunzio, dei quali facevano parte anche alcuni reparti della Marina, le navi italiane appoggiarono l'operazione dell'Esercito volta a sgominare la "Reggenza del Carnaro", come il poeta aveva battezzato il piccolo stato indipendente, bombardando brutalmente la città (26-27 dicembre 1920).

Nel febbraio 1922 si concluse la conferenza di Washington per il disarmo navale, che stabilì la parità nel dislocamento complessivo tra le marine italiana e francese, sia per quanto riguardava le navi da battaglia (175.000 tonnellate ciascuna) che le portaerei (60.000 tonnellate ciascuna): tale decisione influenzò lo sviluppo della flotta italiana nel corso degli anni tra le due guerre mondiali, condizionandolo al mantenimento dell'equilibrio con la Francia.

L'avvento del fascismo cambiò radicalmente la condi-

zione della Regia Marina: il governo fascista decise di ammodernare la branca navale delle Forze Armate, con l'obiettivo di essere in grado di sfidare, in caso di necessità, la Mediterranean Fleet (Flotta del Mediterraneo) della Royal Navy britannica; questo obiettivo venne però perseguito con una strategia che portò ad un grave squilibrio: se infatti inizialmente vennero ammodernati il naviglio leggero e la componente subacquea, con l'impostazione di incrociatori pesanti da 10.000 tonnellate, nuove classi di cacciatorpediniere e sommergibili, negli anni Trenta la linea venne completamente stravolta, e tutti gli sforzi vennero profusi nella costruzione di nuove navi da battaglia. Completamente assente, invece, rimase la componente aerea: il Servizio Aeronautico della Regia Marina aveva avuto un ruolo di primo piano nel corso della Grande Guerra, ed era rimasto attivo anche negli anni successivi, nonostante la nascita della Regia Aeronautica come forza autonoma. Già nel 1931, però, il corpo venne posto sotto il comando di un generale dell'Aeronautica, e nel 1937 tutti i velivoli della Marina vennero definitivamente assegnati alla Regia Aeronautica. L'Aviazione di Marina non venne ricostituita neanche durante il conflitto, benché risultasse evidente la mancanza di coordinamento tra le forze aeree e la flotta. Venne inoltre abbandonato qualsiasi programma relativo alla costruzione di portaerei. Tra gli anni '20 e '30 la Regia Marina si trovò più volte a sostenere la politica di potenza portata avanti dal fascismo, a partire dal 1923, quando prese parte al

bombardamento e alla successiva occupazione temporanea dell'isola greca di Corfù, in risposta all'omicidio del generale italiano Enrico Tellini, presidente della commissione che doveva stabilire il confine tra Grecia e Albania, avvenuto non lontano dalla città di Giannina. Durante la guerra d'Etiopia la Marina non fu ovviamente coinvolta come forza armata nelle operazioni militari contro l'Abissinia, priva di uno sbocco al mare e, inevitabilmente, di qualsiasi reparto navale, e contribuì allo sforzo bellico soltanto aiutando nel trasporto dell'esercito destinato all'invasione. In seguito alle sanzioni dichiarate dalla Società delle Nazioni nei confronti del Regno d'Italia, però, per alcuni mesi sembrò possibile uno scontro tra la flotta italiana e la Royal Navy inglese, pericolo in seguito rientrato. Le navi italiane videro invece un impiego operativo durante la Guerra Civile Spagnola: vennero impiegate non soltanto per la protezione dei convogli di truppe e di armi inviati a supporto di Francisco Franco, ma prese parte anche direttamente ad operazioni offensive contro i repubblicani: la Regia Marina impiegò, in tempi differenti, decine di sommergibili, che affondarono vari mercantili impegnati a trasportare rifornimenti, mentre gli incrociatori *Duca d'Aosta* ed *Amedeo di Savoia* vennero inviati a compiere bombardamenti notturni contro alcune città spagnole. Nel corso della Seconda Guerra Mondiale la Regia Marina si trovò a combattere su diversi fronti: i suoi sommergibili vennero impiegati nell'Oceano Atlanti-

co in appoggio agli U-Boot tedeschi, così come alcuni mezzi d'assalto operarono nel Mar Nero e sul Lago Ladoga. Il suo principale teatro operativo fu però, ovviamente, il Mediterraneo, dove si trovò ad affrontare la Royal Navy inglese; fin dal principio, fu chiara la condizione di inferiorità nella quale versavano le forze navali italiane: le carenze andavano dalle apparecchiature tecnologiche (prima fra tutte il radar) alla strategia, condizionata dall'eccessiva interferenza dello Stato Maggiore nelle operazioni; particolarmente catastrofica fu la totale mancanza di collaborazione con l'Aeronautica, che tolse alle navi italiane la possibilità di contare su un qualsiasi appoggio dal cielo.

Come nel precedente conflitto, anche nella Seconda Guerra Mondiale le grandi unità ebbero un impatto molto limitato sull'andamento delle operazioni: poche furono infatti le grandi battaglie navali combattute in Mediterraneo, e quasi tutte terminarono con risultati inconcludenti, salvo poche eccezioni (come la battaglia di Capo Matapan, che terminò con una grave sconfitta e pesanti perdite per la flotta italiana). I maggiori successi, anche in questo caso, vennero ottenuti dalle forze d'assalto; l'azione più clamorosa fu l'attacco condotto contro il porto di Alessandria, quando un piccolo nucleo di incursori, impiegando dei siluri pilotati SLC, nella notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941 minò e mise fuori uso due corazzate inglesi.

Il principale compito della Marina rimase, per tutta

la guerra, la protezione dei convogli che dall'Italia trasportavano rifornimenti alle truppe combattenti italo-tedesche in Libia: in questo ambito, nonostante la sconfitta finale delle forze dell'Asse (causata dall'immensa superiorità di uomini e mezzi sulla quale potevano contare gli Alleati dopo l'ingresso in guerra degli Stati Uniti), la flotta italiana ottenne un discreto successo, perché riuscì a mantenere aperte le linee di approvvigionamento fino alla fine della guerra in Africa, sia pure grazie al sacrificio di molte unità leggere. Per mantenere operative queste ultime venne impiegato anche il carburante destinato al grosso della flotta, che nell'ultimo anno del conflitto non uscì più in mare; questo avvenne anche per evitarne la distruzione in uno scontro suicida con le ormai troppo superiori forze avversarie: la flotta da battaglia italiana, infatti, non intervenne né per contrastare lo sbarco anglo-americano nell'Africa Settentrionale Francese (novembre 1942), né per affrontare la flotta Alleata che supportava l'invasione della Sicilia (9 luglio 1943). Le navi superstiti vennero risparmiate, con l'idea ufficiale di svolgere un'ultima missione quando fosse iniziato lo sbarco nemico nella penisola italiana, in modo da salvare almeno l'onore; in realtà, l'intenzione del nuovo governo guidato dal maresciallo Badoglio, succeduto a Mussolini dopo il 25 luglio 1943, era quella di utilizzare la flotta come pedina di scambio per le trattative armistiziali con gli Alleati.

L'8 settembre 1943, mentre stava iniziando l'opera-

zione di sbarco a Salerno, venne reso pubblico l'armistizio tra l'Italia ed i paesi Alleati, al quale fece seguito l'invasione tedesca di buona parte della penisola, la fuga del re Vittorio Emanuele III e del governo italiano e lo sbandamento delle Forze Armate, lasciate prive di qualsiasi tipo di ordine. Nel caos di quei giorni fece eccezione la Marina, la cui consegna faceva parte delle clausole del trattato: alle forze navali venne infatti ordinato di dirigersi verso un porto Alleato, ordine che eseguirono fedelmente nonostante la ritrosia di molti alti ufficiali a consegnare le navi a quello che fino al giorno prima era il nemico. Questo, nonostante diverse perdite dolorose, permise alla Marina di salvare una discreta aliquota delle proprie unità, parte delle quali servì durante la cobelligeranza a fianco degli Alleati, e di avere una base dalla quale far partire la rinascita delle forze navali italiane dopo la fine del conflitto.

Il Dopoguerra e il Trattato di Pace: i primi anni della Marina Militare italiana

La Seconda Guerra Mondiale in Europa terminò ufficialmente, come già detto, all'alba del 9 maggio 1945, con la resa di ciò che rimaneva del Terzo Reich. L'Italia, dove la guerra era terminata alcuni giorni prima, si presentava come un paese a pezzi: i combattimenti e i bombardamenti aerei avevano ridotto molte città e paesi in macerie, le principali vie di comunicazione erano interrotte, il territorio era occupato dalle truppe angloamericane, la popolazione, dopo venti mesi di occupazione e guerra civile, con tutti i suoi strascichi di odio e vendette, doveva fare i conti con la fame, la mancanza di lavoro, la povertà. Centinaia di migliaia di reduci, di ex prigionieri, di sbandati dovevano ritrovare un loro posto nel mondo.

Le forze armate italiane non apparivano, naturalmente, in condizioni migliori rispetto al resto del paese. L'Esercito e l'Aeronautica erano già state duramente provate dai primi tre anni di conflitto, ed avevano ricevuto un colpo mortale con l'armistizio dell'8 settembre 1943. In particolare l'esercito, abbandonato a se stesso senza alcun tipo di ordini, si era praticamente dissolto nel giro di pochissimi giorni, con moltissimi soldati che avevano disertato ed erano tornati a casa dopo aver gettato le uniformi o erano stati catturati e internati dai tedeschi. Nei primissimi mesi successivi alla fine della guerra, il così detto "esercito di transizione" era costituito dai sei

Gruppi di Combattimento che avevano preso parte alla Guerra di Liberazione a fianco degli Alleati, elevati al rango di divisioni. Si trattava, comunque, di unità molto deboli, costituite quasi soltanto da fanteria, che potevano avere una utilità solo se impiegate per il mantenimento dell'ordine pubblico o al massimo per qualche limitata azione di frontiera; qualsiasi compito più impegnativo era loro precluso.

L'aviazione era in condizioni perfino peggiori: decimata già prima dell'armistizio, la Regia Aeronautica si era divisa in due reparti distinti, schierati uno per il Governo del Sud e l'altro per la Repubblica Sociale Italiana. Entrambi avevano subito perdite spaventose, e quello che era rimasto alla fine della guerra erano appena una cinquantina di aerei di vecchio tipo e logorati, ridotti a una minima attività puramente simbolica. E quello dei mezzi era solo uno dei problemi: quasi tutte le infrastrutture erano praticamente distrutte, e la quasi totale mancanza di carburante e di basi agibili riduceva ancora di più le capacità operative di quella che un tempo era stata una forza armata. Per di più, a queste deplorevoli condizioni si aggiungeva l'accusa, rivolta all'Aeronautica, di una particolare vicinanza con il fascismo, oltre che i rinfacciamenti per la mancata collaborazione con Esercito e Marina durante la guerra. Si arrivò addirittura al punto di ipotizzare la sua eliminazione come corpo indipendente.

Nel generale clima di sfacelo, la Marina rappresentava una parziale eccezione: nonostante tre anni di

conflitto feroce contro la Royal Navy, nonostante i duri colpi subiti dopo l'Armistizio, nonostante la difficile esperienza della cobelligeranza, la forza navale italiana giunse alla fine del conflitto come una delle poche entità organizzate dello Stato italiano. Strano a dirsi, mentre l'armistizio dell'8 settembre 1943 era stato l'anticamera del disastro per il resto delle Forze Armate, aveva significato la salvezza della superstite squadra da battaglia della Regia Marina: l'articolo 4 del testo firmato a Cassibile il 3 settembre imponeva infatti l'immediato trasferimento delle navi da guerra italiane in un porto scelto dagli Alleati. Nonostante il marasma nel quale piombarono il governo italiano e gli alti comandi militari al momento della proclamazione dell'armistizio, il Ministro della Marina, ammiraglio Raffaele De Courten, riuscì a comunicare all'ammiraglio Carlo Bergamini, in quel momento comandante in capo delle forze navali da battaglia, le condizioni armistiziali, insieme all'ordine di lasciare il porto di La Spezia. Gli stessi ordini vennero comunicati alle squadre minori dislocate a Taranto e in altre basi della penisola. L'imposizione venne accolta malamente dagli ufficiali della Regia Marina, che in massima parte reputarono ignominiosa l'idea di consegnare le navi agli Alleati ed avrebbero voluto rispondere con l'autoaffondamento, ma alla fine venne rispettata. Il viaggio verso le basi anglo americane ebbe un duro prezzo, non solo per l'orgoglio dei marinai italiani: basti pensare all'affondamento della corazzata *Roma*, ammiraglia della flotta, da par-