

ROBERTO DOMINI

## LA CORAZZATA VITTORIO VENETO

### 1. Premessa

Sono ormai molte le occasioni che ultimamente hanno visto il nome di **Vittorio Veneto** protagonista sulla scena nazionale. Sono emerse una serie di imprecisioni, scorrettezze e valutazioni che di storico spesso hanno poco. Tutto ciò, legato soprattutto alle numerose lettere ricevute da Indro Montanelli, in particolare l'evento che tutti ormai chiamano Diaz, ha una logica connessa ad una costante interpretazione in chiave comunque negativa di qualsiasi fatto d'arma nazionale. A questo dovremmo poi aggiungere la tendenza tipicamente italiana di considerare negativamente anche le cose positive che la nostra nazione ha fatto nella sua storia più recente.

Anch'io desidero contribuire a confondere ed intorbidare le acque cercando di analizzare un aspetto che, ai più sconosciuto, nasconde una importanza forse inattesa e che non può che far inorgoglire di essa gli abitanti di Vittorio Veneto.

Premetto che chi parla non è nato in questa bella città, ma vi ha vissuto qualche felice momento della sua infanzia ed adolescenza. Però è cresciuto e si è formato successivamente in città quali Padova e Livorno. Devo dire che anche qualora non fossi stato di Vittorio, data la mia professione tale nome sarebbe scolpito nella mia mente. Sono infatti Ufficiale di Marina e sono ormai oltre 50 anni che una Unità della Marina Militare Italiana porta un nome così caro a tutti noi. Tale ormai radicata tradizione crea confusione in qualche italiano orbitante nell' area meridionale che, spesso identificando le due entità nave e città, arriva al punto di esclamare "anche Lei è imbarcato sul (Vittorio) Veneto".

Ma non sono qui per crogiolarmi nel piacere di un nome, bensì per dimostrare come il nome Vittorio Veneto varcò di certo i confini nazionali ed in qualche modo fu sinonimo di positività e rispetto. Prima di addentrarmi nella storia specifica del Vittorio Veneto desidero però spiegare come intendo svolgere la conferenza. Dopo un *excursus* storico relativo alla nave di linea o da battaglia e alle ragioni politico-diplomatiche che hanno visto crescere l'importanza di tali unità navali analizzerò la storia del Veneto, come diciamo in Marina, temporalmente prima del 1940, durante il II Conflitto mondiale e quindi nel periodo successivo all'8 settembre 1943.

## **2. Perché la nave da battaglia**

La Nave da battaglia, anche detta nave di linea, è l'erede dei vascelli a due o tre ponti che solcarono i mari alla fine del secolo XVIII, periodo che ebbe termine con lo scontro di Trafalgar nel 1805 tra le flotte britanniche e franco-spagnole. La nave di linea era una imbarcazione inaffondabile, il meglio che la tecnologia del tempo potesse aver creato. Il tempo che sembrava essersi fermato, cominciò improvvisamente a correre veloce. In un arco relativamente breve si applicarono tutta una serie di novità che andavano dalla propulsione, a vapore anziché a vela, ai cannoni. Proprio le innovazioni nei cannoni, dai quali si potevano sparare nuovi proiettili esplosivi grazie all'invenzione dell'anima rigata, rese obsolete le vecchie navi di legno. La guerra di secessione americana vide la nascita delle prime corazzature a bordo delle navi, da cui il nome corazzate per questo tipo di navi (Virginia e Monitor). La fantasia dell'uomo però non ha limiti e non appena si pensava risolto un problema, subito si doveva correre ai ripari per cercare di minimizzare gli effetti distruttivi di mine e sommergibili. Le corazzate erano infatti indifendibili se non attraverso l'uso di flotte bilanciate e differenziate per compiti.

Dal 1865 sino alla prima guerra mondiale le battaglie navali (Lissa, Tsushima, Dogger Bank e Jutland) ci mostrarono navi sempre più sofisticate, ma nel contempo Marine sempre più addestrate e che puntavano sulla tecnologia per superare gli eventuali avversari. Nel contempo le navi, in particolare quelle di linea, avevano assunto un'elevata importanza in campo internazionale. La potenza degli stati veniva misurata sulle colonie, sulle capacità economiche e quindi sulle Marine che proteggevano tutto ciò.

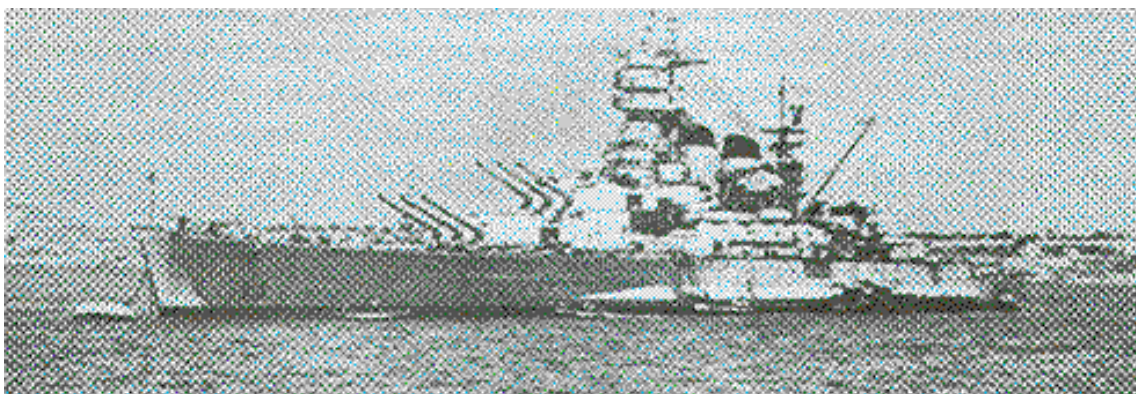
La Prima Guerra Mondiale, va anche forse vista in una nuova ottica; nel tentativo da parte della Germania di contrastare il dominio dei mari da parte britannica e quindi non solo come guerra di natura continentale e terrestre. Certo la vittoria britannica costò caro in termini di concessioni, ma aveva ribadito, ancora una volta, come la vittoria andasse alla potenza che dominava i mari con le sue navi di linea.

Tutto ciò valeva a livello internazionale, ma era chiaro che anche l'Italia, in

quanto affacciata sul Mediterraneo, ne subisse l'influenza. Anche da noi si era sentito il bisogno di "esserci" e ciò avveniva facilmente attraverso la costruzione di navi da battaglia. Ma cosa accadde in Italia al termine della Prima Guerra Mondiale?

Sappiamo tutti come l'Italia si fosse sentita in qualche modo tradita dal Trattato di pace di Parigi del 1919 e come si fosse fatto strada nella popolazione un sentimento, quello della vittoria mutilata, che, determinatosi a causa della mancata realizzazione delle promesse contenute nel patto di Londra del 1915, fu preludio degli stravolgimenti che si succedettero negli anni successivi. In uno scenario mondiale nel quale la nostra presenza risultava in qualche modo ridotta o sminuita, la nostra giovane nazione ed i leaders del tempo ricercavano un momento di gloria che riuscisse in qualche modo a mitigare le incomprensioni o, come molti ritenevano, i torti subiti. La battaglia di Vittorio Veneto divenne quindi gioco forza l'unico momento per poter condividere con la collettività e sulla quale puntare per trovarvi quelle doti e quei meriti che sembravano assolutamente necessari per far fare un balzo in avanti alla nostra cultura, alla nazione ed al suo popolo finalmente riunito sotto una stessa bandiera.

È certo che la nazione doveva confrontarsi con una realtà difficile che potremo identificare in due problematiche principali, una era legata alle grosse perdite umane avute nel conflitto, che ci avevano privato delle menti migliori, dei più giovani, dei più entusiasti di far parte di una Italia finalmente unita. L'altra



*La corazzata Vittorio Veneto ormeggiata alla boa del Mar Grande di Taranto nel primo mese di guerra durante il periodo di addestramento*

riguardava i grossi problemi di natura economica e sociale affiancati ad una situazione geostrategica piuttosto critica e sicuramente non migliorata rispetto al periodo precedente la guerra. Questo, aggravato dal fatto di non aver risolto il problema Adriatico, imponeva una qual forma di sottomissione alla Francia e alla Gran Bretagna, le due più grosse potenze marittime del tempo, data l'impossibilità italiana di competere economicamente e strategicamente con esse. Tutto ciò, analizzato con occhi odierni, potrebbe sembrare naturale, ma allora vi era la sensazione che il futuro della nostra nazione fosse simile a quello delle grandi potenze mondiali. In fondo sin dalla Guerra di Crimea il Piemonte prima, e al suo posto poi la neonata Italia, avevano partecipato al concerto delle grandi potenze a pieno titolo, anche se non sempre con la medesima importanza e determinazione degli altri stati. Ecco quindi che mal veniva sopportata una condizione di vulnerabilità così netta. Tutto questo condizionò anche la Regia Marina, uscita vincitrice dal conflitto con l'Austria-Ungheria, ma che ancora non riusciva a convincere il paese della sua reale importanza e assoluta necessità.

I limitati interessi coloniali su territori comunque separati tra loro, la scarsità di risorse disponibili da devolvere alla flotta, le condizioni critiche interne e i problemi di personale e di materiale costrinsero la Marina ad un impiego sempre più saltuario della flotta posseduta al termine della guerra, che quindi ben presto si ritrovò ad essere obsoleta.

Tutto ciò va inserito in un contesto mondiale che si era fortemente modificato con la guerra.

Chi aveva subito il peso maggiore del conflitto erano risultate principalmente le nazioni europee. Già alla fine del XIX Secolo aveva visto però il sorgere di due nuove grandi potenze marittime mondiali. U.S.A. e Giappone avevano infatti dimostrato come bisognasse fare i conti anche con loro nella spartizione imperialistica ed economica del mondo o nella valutazione degli interessi di ciascuno.

Fu chiaro, fin dall'inizio, come la visione eurocentrica del mondo e delle relazioni internazionali fosse ormai tramontata. La Gran Bretagna, che basava il suo potere sulla flotta, e le altre nazioni europee non potevano più permettersi di stare al passo con le nuove nazioni emergenti, alla intenzione di costruire 34 grosse navi in America e di 16 grandi Unità in Giappone, solo la Gran Bretagna infatti poté rispondere attraverso l'impostazione di 4 incrociatori da battaglia.

Questa crisi tra le grandi potenze avrebbe visto sconfitte le nazioni europee ed anche l'Italia e quindi i governanti europei si ritrovarono favorevoli alla richiesta del presidente americano Harding di raffreddare questa nuova corsa agli armamenti attraverso una Conferenza Internazionale, durante la quale si sarebbe discusso la limitazione delle flotte ed alcune limitazioni nella costruzione di nuove Unità navali. All'epoca, siamo nel 1921, la Flotta italiana poteva allineare quasi 600 unità navali per più di 490.000 ton. di dislocamento. Fra queste spiccavano le 10

corazzate. La Conferenza tenutasi a Washington il 12 novembre 1921, è importante, non solo per le sue conseguenze in generale, ma soprattutto perché alcune decisioni emerse in questa trattativa internazionale saranno fondamentali per la nascita del progetto del Vittorio Veneto.

Sorge spontanea una domanda per capire le ragioni che spinsero le principali potenze a trovarsi al tavolo delle trattative. Si agì sulla base di un desiderio condiviso di pace e fratellanza o le ragioni devono essere ricondotte più pragmaticamente ad un desiderio di risparmio? Al di là di ciò, la realtà vide la comune accettazione di due ordini di normative. A fianco di una moratoria internazionale che prevedeva la radiazione di un certo numero di unità (radiazione), delle limitazioni nella costruzione di unità maggiori (vacanza navale di 10 anni) e le costringeva ad accettare la nuova visuale di un rapporto di potenza tra le nazioni (USA e UK 5, Giappone 3, Italia e Francia 1,75), indicava alcune limitazioni costruttive per le navi da battaglia eventualmente messe in cantiere (35.000 tonnellate di stazza - cannone max consentito da 406 mm.).

Le grandi potenze potevano tenere in servizio le seguenti Unità da battaglia:

<b>Nazione</b>	<b>Numero Unità da Battaglia</b>	<b>Tonnellaggio Massimo consentito</b>
<b>Regno Unito</b>	<b>22</b>	<b>580.450</b>
<b>U.S.A.</b>	<b>18</b>	<b>500.610</b>
<b>Giappone</b>	<b>10</b>	<b>301.320</b>
<b>Francia</b>	<b>10</b>	<b>221.175</b>
<b>Italia</b>	<b>10</b>	<b>182.800</b>

Al termine della vacanza navale (10 anni per UK -USA - Giappone, 7 anni per la Francia ed Italia) la nuova situazione sarebbe dovuta essere la seguente:

<b>Nazione</b>	<b>Numero Unità da Battaglia</b>	<b>Tonnellaggio Massimo consentito</b>
<b>Regno Unito</b>	<b>15</b>	<b>525.000</b>
<b>U.S.A.</b>	<b>15</b>	<b>525.000</b>
<b>Giappone</b>		<b>315.000</b>
<b>Francia</b>	<b>Non stabilito</b>	<b>175.000</b>
<b>Italia</b>	<b>Non stabilito</b>	<b>175.000</b>

Secondo il trattato era quindi vietato costruire delle Unità che superassero i limiti costruttivi imposti sia nel dislocamento che nel calibro delle artiglierie.

L'aspetto più importante però era legato al fatto che il Trattato sancì la effettiva parità tra USA e Regno Unito e la parità italiana nei confronti della Francia. In Italia però la parità con la Francia non si poté mai ottenere realmente, perché sebbene autorizzati a costruire nuove unità da battaglia sin dal 1927 le finanze non ci consentirono di mettere sugli scali alcuna corazzata sino al 1934.

Come tutti sapete, dal 28 ottobre 1922 le sorti del paese passarono nelle mani di Mussolini. La Marina continuò nella sua linea d'azione, va detto al servizio della patria e della sua gente e non sulla base degli interessi di un singolo politico, spingendo per il mantenimento della consistenza della flotta sostituendo gradatamente le unità antiquate con unità moderne. Va ricordato che nell'agosto 1923 accadde un evento che in qualche modo modificò totalmente la nostra politica navale. A seguito dell'assassinio della delegazione italiana, incaricata di tracciare i confini tra Grecia ed Albania, si innestò una polemica tra i governi italiano e greco. Visto l'atteggiamento poco collaborativo della Grecia il nostro governo ordinò alla Marina la conquista di Corfù: ciò avvenne rapidamente, si ottenne una vittoria tattica ed una soddisfazione diplomatica nel contenzioso con la Grecia, ma tale vittoria sul campo si rivelò una sconfitta strategica perché la Gran Bretagna, da sempre nostra alleata, modificò atteggiamento e si dimostrò da allora tenace avversaria della nostra politica nel bacino Mediterraneo. Mussolini capì, per la prima volta, inoltre che non doveva solamente proteggere i confini a nord sulle Alpi, ma che la sopravvivenza della nazione dipendeva soprattutto dalla capacità di difendersi sul mare.

L'importanza della Marina fu tale che lo stesso Mussolini ne divenne il Capo (incarico di Ministro della Marina assegnato nel marzo del 1925) e ciò diede un certo impulso allo sviluppo sia di pensiero che di Ricerca e Sviluppo presa in senso stretto. Esistevano sostanzialmente due alternative possibili per la Marina; o tentare di adeguare i vecchi mezzi alle nuove esigenze operative, rispondenti alle nuove dottrine emerse dall'impiego dei mezzi nella guerra marittima nella Prima Guerra Mondiale ed alla diversa situazione strategica o tentare di adattare la guerra sul mare e quindi la dottrina di impiego ai nuovi mezzi.

Vista l'impossibilità da parte della Regia Marina di imporre il blocco navale ad eventuali avversari, comunque superiori nel tonnellaggio delle unità da guerra, l'unica scelta strategica rimaneva quella di distruggere le navi avversarie sfruttando al meglio quattro possibili tendenze di pensiero:

1. Impiego delle grandi navi di linea:
  - A. esse erano considerate utili e convenienti qualora armate di massimo calibro;
  - B. solo queste navi venivano ritenute in grado di difendersi dalla minaccia aerea e subacquea;
2. Impiego di naviglio sottile che sulla base di una strategia detta, in ambito

nazionale, "della guerriglia navale" vedeva i mezzi sottili prevalere sulle grandi navi da battaglia e quindi favoriva la costruzione di mezzi di dislocamento inferiore alle 10.000 tonno che usavano il siluro come arma principale;

3. Impiego di massa dei sommergibili, mezzi che nella guerra avevano dimostrato tutto il loro potenziale;

4. Impiego di massa della aviazione contro le Unità navali, basato sulle teorie del Douhet del potere aereo che tanto aveva affascinato il regime, ma anche di tecnologia adeguata alle necessità (vedasi a Fiume la fabbrica della Whitehead, la prima che inventò i siluri e la possibilità di effettuare il loro lancio da aerosiluranti).

Nel primo periodo, pur concentrandosi solamente su naviglio minore e sommergibili, si cominciò a studiare come costruire le nuove corazzate. La tecnologia aiutò molto chi doveva programmare la strategia dei mezzi italiani, in particolare:

A. si studiarono nuovi apparati di propulsione a vapore che potevano sviluppare grandi potenze in un singolo asse dell' elica;

B. si svilupparono nuove artiglierie antiaeree;

C. si studiarono dei mezzi per la difesa delle carene delle navi dall' attacco dei siluri (azione idrodinamica del Generale GN Pugliese).

Nel periodo compreso tra la Conferenza di Washington e il 1930, il rapporto tra la Francia e l'Italia sulla questione della parità navale che, apparentemente accettato dalla Francia a Washington, veniva poi nella realtà disatteso, non fu dei migliori. Esso si aggravò ulteriormente quando la Francia, nell'imminenza di una nuova trattativa di contenimento dell'armamento navale (Londra 21 gennaio 1930), presentò un programma di riarmo (*Statut Naval* - 751000 ton) tale da spaventare fortemente l'Italia. La trattativa diede risultati solo per le grandi potenze, (si bocciò la proposta britannica che voleva una riduzione del tonnellaggio delle corazzate, ma confermando la vacanza navale sino a tutto il 1936). La querelle tra la Francia ed Italia non si risolse, nonostante l'Italia avesse dato prova di disponibilità rinunciando a 6 corazzate, delle dieci inizialmente possedute.

È però opportuno ricordare come a partire dal 1930 la situazione internazionale cominciasse a modificarsi rispetto al periodo precedente. Nel 1931 infatti in Germania venne varata la corazzata tascabile **Deutschland**, la Francia di conseguenza diede avvio ad un nuovo programma di corazzate della classe *Dunkerque* (26000 tonno e cannoni da 330 mm.). Le azioni si susseguirono con estrema rapidità; in Germania il nazionalsocialismo prendeva il sopravvento, in Giappone era iniziata una politica espansionistica tale da portare ben presto le truppe nipponiche sul suolo cinese, la stessa Regia Marina, fortemente condizionata dalla politica espansionistica del Capo del Governo, sentì quindi la necessità di rispondere, alla Francia innanzi tutto, attraverso la costruzione di quelle che saranno le prime due corazzate al mondo tipo Washington. La prima di queste, che darà quindi il nome alla classe sarà proprio il **Vittorio Veneto**.

### 3. Nave Vittorio Veneto prima del 1940

Come abbiamo già detto il Vittorio Veneto fu impostato nel 1934. Il nucleo delle navi più belle, meglio riuscite e potenti che mai abbiano solcato i mari sotto la bandiera nazionale dalla sua fondazione ad oggi, prese forma sulla carta già a partire dall'anno 1932 proprio sulla base delle sperimentazioni fatte fino ad allora.

Il Comitato Progetti Nave, incaricato dello studio, ebbe come vincoli e linee guida di progetto i seguenti punti:

- la nave doveva possedere le migliori qualità per una moderna nave da battaglia;
- la nave doveva essere confrontabile con le Unità di pari caratteristiche straniere;
- la tecnologia dei materiali usati e le concezioni costruttive dovevano essere estremamente progredite.

Il risultato del lavoro fu eccezionalmente buono, anche grazie al direttore del progetto, l'Amm. Ispettore Pugliese che come già abbiamo visto aveva studiato il sistema protettivo dell'opera viva contro i siluri (cilindro decompressore).

Grazie alle sue capacità e volontà di ben riuscire si ottenne un progetto dove qualità architettoniche, robustezza, sistemazioni di propulsione e di protezione risultavano permeate di innovazioni.

La fase di progetto durò quasi due anni e in data 26 Luglio 1934 vennero stipulati i contatti di costruzione con i cantieri Navali Ansaldo di Genova e Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A. - San Marco) di Monfalcone. Lo studio che i cantieri iniziarono sulle linee da adottare per la carena dimostrarono che risultava praticamente impossibile rimanere nei limiti delle 35.000 ton. imposte dal trattato.

Il sottosegretario alla Marina autorizzava pertanto l'effettuazione di uno studio, che doveva rimanere segreto, su di un dislocamento di 40.000 ton.

I due modelli presentati furono messi a confronto e si decise che la carena sarebbe stata quella presentata dal Cantiere CRDA di Monfalcone.

Ma quali erano le caratteristiche principali:

<b>Caratteristica</b>	<b>Dato</b>
Dislocamento tipo	41.167 tonn.
Dislocamento C.N.	43.624 tonn.
Dislocamento P.c.	45.752 tonn.
Dimensioni Lunghezza	237,8 mt.
Dimensioni Larghezza	32,9 mt.
Dimensioni Immersione media	10,5 mt.
Armamento 381/50	9
Armamento 152/55	12
Armamento 90/50 a.a.	12



Armamento 120/40 Tiro Ill.	4
Mitragliere da 37/54 a.a.	20
Mitragliere da 26/65 a.a.	16 inizialmente poi 32 (dal 1942)
aerei	3 e poi 5 (dal 1943)
Protezione verticale al galleggiamento massima	350 mm.
Protezione orizzontale a centro nave massima	250 mm.
Torri di grosso calibro massima	380 mm.
Basamento torri di grosso calibro	350 mm.
Basamento torri di medio calibro	150 mm.
Torrione corazzato	260 mm.
Caldaie tipo Yarrow a tubi d'acqua subverticali con surriscaldatori	8
Gruppi turbine Belluzzo con riduttori	4
Eliche tripale	4
Potenza erogata nella normale andatura a tutta forza	130.000 HP
Potenza erogata alle prove in mare	140.000 HP
Autonomia a 16 Nodi	4580 miglia
Autonomia a 20 Nodi	3920 miglia
Autonomia a 30 Nodi	1770 miglia
Combustibile dotazione normale di nafta	3700 tonn.
Combustibile dotazione massima di nafta	4210 tonn.
Equipaggio Ufficiali	92
Equipaggio Sottufficiali	122
Equipaggio Civili	12
Equipaggio Secondi Capi e Sergenti	134
Equipaggio Comuni	1506
Totale	1866

Già nell'ottobre del 1934 furono impostate le prime lamiere di chiglia (28 ottobre 1934 anniversario della marcia su Roma) per il Vittorio Veneto a Monfalcone e per il Littorio a Genova.

I lavori procedettero di pari passo, non senza qualche problema dovuto alle dimensioni delle unità.

Mentre già la costruzione era in fase abbastanza avanzata, le due unità vennero ufficialmente iscritte nei Quadri del naviglio militare, con i nomi di Vittorio Veneto e Littorio, in base al decreto reale n. 1869 del 10 ottobre 1935, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, dispensa 38.

La prima ad essere varata fu naturalmente la Vittorio Veneto e ciò avvenne il 25 maggio 1937 alla presenza dei reali d'Italia. A partire da questo momento il Vittorio Veneto iniziò la fase di allestimento e di addestramento, che durò circa tre

anni, presso una banchina appositamente preparata nel porto di Trieste e successivamente a Taranto.

Esso fu giudicato da molti critici ed esperti come una delle migliori navi mai costruite in Italia, la sua linea era tra le più eleganti ed armoniose sia per il rispetto delle proporzioni, che per la sua sobrietà.

Per quanto attiene la sua navigabilità essa fin dall'inizio si rivelò eccezionale e successivamente queste positive analisi furono confermate sul campo.

Per quanto attiene all'artiglieria ancora oggi si scontrano due teorie che con dati di fatto oggettivi dimostrano alternativamente o la non perfetta efficienza del munizionamento e la dispersione al tiro o la elevata precisione del sistema direzionale tiro nel suo complesso.

La classe Vittorio Veneto fu la prima al mondo nel rispetto dei limiti imposti dal trattato e quindi non solo vi fu un certo orgoglio della cantieristica italiana, capace di inventare dal nulla senza punti di riferimento una classe di unità così ben riuscite, ma oggettivamente una grandissima importanza data al nome di Vittorio, forse non sempre ovunque associato alla città, che varcò i confini nazionali per arrivare nel mondo sui tavoli non solo degli esperti, ma soprattutto dei politici e dei diplomatici.

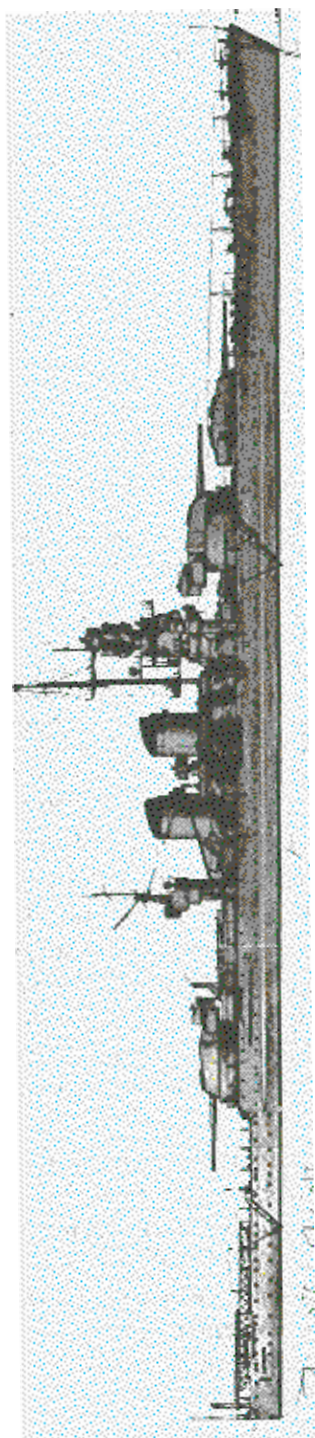
Il Vittorio Veneto rappresentò a quel tempo, l'apogeo della capacità cantieristica e tecnologica italiana e ciò grazie agli sforzi di tutti coloro che contribuirono alla buona riuscita dell'Unità.

La loro validità fu dimostrata se non altro al termine della guerra, dalla volontà, britannica prima e russa poi, di impedire qualsiasi uso ulteriore di questo dominatore del mare.

Per quanto attiene alla situazione internazionale, va ancora ricordato come, a partire dal 1936, l'equilibrio navale nel Mediterraneo si fosse definitivamente rotto sia con la nostra azione in Etiopia che successivamente con la guerra civile spagnola.

Una delle conseguenze di tutto ciò fu che il Governo Italiano impose una politica di riarmo navale che consentì il rimodernamento di due vecchie corazzate e l'impostazione di due nuove classe Vittorio Veneto.

Il Vittorio Veneto alla vigilia della dichiarazione di guerra si trovava nel porto di Taranto dove era ormai quasi conclusa la fase di addestramento dell'equipaggio.



*Vista esterna longitudinale e orizzontale della corazzata Vittorio Veneto al momento dell'entrata in servizio*

#### 4. Nave Vittorio Veneto dopo il 1940 e prima dell'8 Settembre 1943

Tabella riassuntiva attività in guerra

Unità	Ricerca Nemico	Fossa Mine	Caccia antisam	Bombardamenti controcosta	Trasporto materiale e personale	Protezione al traffico	Trasferimenti	Missioni varie	Esercitazioni	Totale missioni	Miglia percorse	Ore di moto	Nafta consumata	Inutilizzazione per lavori ed altre cause giorni	Note
Caour	4	-	-	-	-	-	4	-	2	10	5459	296	4801	1031	Messa fuori servizio il 12/11/90
Cesare	8	-	-	-	-	2	14	-	13	37	17453	932	12697	307	
Doria	2	-	-	-	-	3	12	-	19	36	11000	678	7564	131	
Drafin	4	-	-	-	-	7	6	-	26	43	12748	791	12876	103	
Lotico	7	-	-	-	-	2	6	-	34	49	12452	767	17740	178	dal 26 Luglio 1943 Italia
Roma	-	-	-	-	-	-	7	-	10	17	2623	104	3320	39	in servizio dal 1942
Vittorio Veneto	11	-	-	-	-	-	13	-	32	56	17828	1046	20288	152	
Totale Corazzate	36	-	-	-	-	14	62	-	136	248	79563	4614	79286	1941	
Incrociatori										70	32137	1744			
Cacciatorpediniere										365	70350	6015			
Torpediniere										630	72083	6339			
Corvette										104	14461	1576			
Incrociatori ausiliari										393	63944	6762			
Sommergibili in Alta										12	71220	*			
Sommergibili in medio										63	31350	*			

Ho voluto esordire con i numeri riportati nella tabella delle attività in guerra, allo scopo di farvi subito capire come il Vittorio Veneto fosse risultata la Nave con il primato sia nelle ore di moto che nel numero di missioni eseguite. Questi valori sono validi per le corazzate, ma va ricordato che esse navigarono relativamente poco, sia a causa della cronica mancanza di combustibile, assegnato prioritariamente invece alle piccole navi di scorta ai convogli verso l'Africa, che a causa dell'importanza delle navi stesse che, qualora perdute, non avrebbero potuto essere rimpiazzate in tempo privando il paese del potere contrattuale da esse rappresentato in caso di trattative. La consegna alla Regia Marina del Vittorio Veneto avvenne in data 28 aprile 1940 e la nave il 15 maggio 1940 era già a Taranto dove entrò a far parte della 9ª Divisione Navale. All'ingresso dell'Italia in guerra era quindi in Squadra, ma ben lungi ancora dall'essere operativa e come si dice ora pronta al combattimento. Si dovette attendere il 31 agosto del 1940 per la prima missione di guerra in occasione della operazione inglese Hats nel Mediterraneo centrale allo scopo di rifornire Malta e rinforzare la Mediterranean Fleet ad Alessandria. L'uscita in forza delle nostre navi migliori non sortì alcun effetto.

Il successivo 7 settembre uscì in mare in una zona a sud della Sardegna per contrastare la forza H proveniente da Gibilterra. Anche questa volta senza risultati a causa della scarsa capacità di ricognizione.

La terza operazione avvenne il 29 settembre 1940 quando le nostre navi uscirono per intercettare la Mediterranean Fleet che a mezzo due incrociatori inviava a Malta 2000 soldati a rinforzo delle guarnigioni dell'isola. Un primo esame delle azioni navali a cui il Veneto partecipò evidenzia:

- la scarsa aggressività dimostrata dalle nostre forze navali nel ricercare e colpire il nemico;

- la ricognizione italiana non era addestrata adeguatamente e non era l'occhio della flotta in mare come avrebbe dovuto essere;

- la mancata preparazione allo scontro notturno, faceva ritirare le forze durante la notte;

- la guerra sul mare era impostata dalla Regia Marina sulla base di concezioni politiche volte alla conservazione dello strumento, soprattutto le corazzate;

- gli inglesi da parte loro avevano:

- una tradizione a cui non venire meno,

- il radar presente già a bordo di alcune navi;

- avevano già sperimentato con buoni risultati il tiro navale notturno.

Nei mesi successivi, novembre 1940, Mussolini decise per l'attacco alla Grecia. La Regia Marina si trovò quindi nella necessità di sostenere lo sforzo bellico via mare attraverso il canale d'Otranto e quindi raccogliere a Taranto tutte le corazzate.

Gli inglesi seppero sfruttare il momento, l'11 novembre 1940, con un attacco aereo colpirono tre di esse tra cui la gemella del Vittorio Veneto. Tale notte rappresenta una tappa fondamentale della guerra sul mare nel Mediterraneo, ma anche in generale per i seguenti motivi:

- da quel momento la Regia Marina si trovò sempre in condizioni di inferiorità rispetto alla Royal Navy non solo tecnica, ma quel che è peggio anche psicologica vista la efficacia degli aerosiluranti britannici;

- si dimostrò come l'aereo fosse un'arma adatta all'ambiente marino e quale fosse la gravità dei danni creati all'avversario;

- gli inglesi potevano spostare alcune delle loro navi su altri fronti e rimanevano temporaneamente liberi di operare nel Mediterraneo centro-orientale;

- le vecchie navi rimodernate non potevano resistere all'impatto di un siluro, mentre le nuove avevano una grande capacità di resistenza.

Dopo un'uscita di nessun valore il 16 Novembre, il 26 le navi italiane presero il mare per contrastare quello che veniva ritenuto un possibile attacco britannico alle nostre coste, ma nella realtà era un rifornimento a Malta nell'ambito della operazione Collar. I due gruppi erano entrambi dotati di due corazzate, ma i britannici avevano una portaerei: essi si incontrarono nei pressi di Capo Teulada,

da cui il nome dello scontro. Il Vittorio Veneto, dopo essere sfuggito ad un attacco di aerosiluranti imbarcati, riuscì ad aprire il tiro (circa 10 minuti) con la torre poppiera per la prima volta contro il nemico, costituito da incrociatori leggeri (le nostre navi stavano rientrando perchè negli ordini ricevuti era stato specificato di evitare il combattimento in condizioni di inferiorità).

L'esordio negativo portò ad un cambio di vertici nella Regia Marina, il Comando della Squadra Navale fu assegnato all'Ammiraglio Angelo Iachino che innalzò l'insegna sul Vittorio Veneto il 9 dicembre 1940. A seguito di bombardamenti aerei sulla base di Napoli (4 dicembre 1940), ritenuta a torto più sicura di Taranto, dove il Vittorio Veneto, unica corazzata pienamente efficiente, era ormeggiato, si pensò ad un suo trasferimento alla base di La Maddalena.

Da qui diresse per La Spezia, (9 Gennaio 1941) quindi per lo stretto di Messina per attaccare la portaerei *Illustrious* danneggiata da un attacco aereo (il gennaio 1941) e quindi nuovamente a La Spezia. Ancora in mare nel febbraio (9) per contrastare una formazione inglese che aveva attaccato Genova (operazione *Grog*), anche questa volta non si ebbero risultati a causa di una cronica mancanza di informazioni sull'avversario.

Nel tentativo di uscire da questa situazione e dimostrare la nostra presenza e contrasto ai mercantili britannici nel Mediterraneo Orientale, Supermarina decise per una operazione complessa a cui dovevano partecipare gli incrociatori pesanti e naturalmente il Vittorio Veneto. L'operazione, poi ribattezzata di *Gaudo e Matapan*, (28 marzo 1941) dimostrò ancora una volta i molti problemi che le nostre navi dovevano superare a causa:

- del mancato coordinamento tra le diverse forze armate, che impedì alla squadra di avere una scorta di caccia sempre presente;
- della mancanza di una propria aviazione imbarcata sia in chiave di difesa che di ricognizione.

In tale azione, tristemente famosa perche nello scontro notturno che seguì la Regia Marina perdette tre dei quattro incrociatori pesanti veramente efficaci, anche il Vittorio Veneto fu colpito da un siluro all'altezza dell'elica esterna di sinistra. "... Il Veneto vibra lungamente come una verga colpita da una mazza ad una delle sue estremità ed ondeggia lentamente nel senso trasversale con un movimento che ci fa barcollare" sono parole dell'Amm.glio Iachino che imbarcato comandava la forza in mare.

Il danno fu terribile, entrarono ben 4000 tonnellate di acqua, la nave si fermò per poi riprendere lentamente la velocità fino ad un massimo di 19 nodi. Le azioni che seguirono erano volte alla protezione dell'"animale ferito" in modo da farlo rientrare alla base. Ciò riuscì, la nave si salvò dagli attacchi di aerei, cacciatorpediniere, delle corazzate nemiche, grazie alla fermezza dell'equipaggio, ma soprattutto ai pregi costruttivi.

Nel giugno 1941 il Vittorio Veneto, dopo aver effettuato i lavori di riparazione

a Taranto, era di nuovo pronto e di lì a poco prese il mare per contrastare un attacco britannico in Sardegna (op. Mincemeat 21 Agosto 1941) senza che le due forze avversarie venissero in contatto.

Ancora una volta in data 24 settembre in mare per ostacolare il rifornimento da parte britannica all'isola di Malta (operazione Haldberd), anche questa volta il contatto con le navi avversarie venne a mancare, ma la nostra aeronautica riuscì a partecipare con più affidabilità al contrasto ottenendo dei buoni risultati.

Verso la fine del 1941 il reale problema per la Regia Marina e per la nazione tutta stava rivelandosi il rifornimento delle forze terrestri in Libia. Molti rifornimenti (specialmente combustibile) non arrivavano a destinazione a causa del contrasto avversario. Per migliorare la situazione si decise per un convoglio scortato dalle corazzate. Nella fase di trasferimento per la protezione al convoglio denominato M 41, il Vittorio Veneto fu silurato all'argine dello stretto di Messina. La nave dovette restare a Taranto sino alla primavera del 1942, ed attese fino al giugno del 1942 per tornare in azione.

Questa volta l'esigenza inglese nasceva dalla necessità di rifornire Malta sia da Gibilterra (operazione Harpoon) che da Alessandria (operazione Vigorous). La scelta italiana fu di attaccare con aerei e sommergibili il convoglio ad occidente e con navi, tra cui il Veneto, il convoglio orientale. Nei confronti del convoglio di occidente si ottenne un parziale successo perchè solo due piroscafi riuscirono ad arrivare a Malta. Contemporaneamente la forza navale italiana ad est impedì che il convoglio orientale arrivasse a Malta, ottenendo quindi un totale successo. Da notare come in queste operazioni le unità navali italiane fossero soggette ad attacchi sia di sommergibili che di aerei siluranti e bombardieri che ottennero qualche risultato (Littorio colpita da siluro).

La situazione delle nostre navi da battaglia si faceva però ogni giorno più critica a causa della scarsità di combustibile, al punto da sviluppare nuove tattiche che ne escludevano l'intervento.

La successiva battaglia di Mezzo Agosto per contrastare l'operazione Pedestal, un grande successo per la Regia Marina, non prevedeva più l'uso del Vittorio Veneto che rimase in porto. L'operazione Mezzo Giugno era stata in sostanza il canto del cigno, le azioni alleate prima in Africa (operazione Torch 8 novembre 1942) e quindi la successiva operazione Husky (luglio 1943) costrinsero le navi da battaglia ad un progressivo ritiro verso i porti del Nord Italia dove peraltro subirono danni a causa dei sempre più incalzanti bombardamenti aerei alleati (Vittorio Veneto 5 giugno 1943). Con l'armistizio finisce un periodo di paure, fatiche, piccoli eroismi quotidiani dedicati a bordo delle navi ad una patria ed ad un Re amati e verso i quali si portava un grande rispetto. L'8 settembre portò nella fase iniziale un momento di incertezze e dubbi, chi governava la nazione l'aveva infatti portata verso una situazione quanto mai critica.

Questi dubbi sono terribili quando si deve ancora combattere, il costo pagato dalla

Marina fu altissimo, l'ultima nata della classe Vittorio Veneto, la Roma infatti affondò con la maggioranza del suo equipaggio il 9 Settembre 1943, colpita nel fumaiolo da una bomba autopropulsa lanciata da un aereo tedesco.

### **5. Nave Vittorio Veneto dopo l'8 Settembre 1943**

Anche in quella occasione il Veneto era presente. In quel momento il meglio della antica potenza navale italiana stava consegnando sì al nemico. Se tutto ciò fosse o no giusto è un discorso che potremo rimandare, certamente ai marinai italiani, pronti **all'estremo sacrificio** tutto ciò piacque sicuramente poco. L'obbedienza, lo spirito di squadra, come si direbbe oggi, che nasce a bordo fecero sì che gli ordini fossero eseguiti senza discussioni. Ma è pur sempre vero che è traumatico consegnare le navi a chi fino a pochi giorni prima era il nemico da combattere. Vi sono altre valutazioni da fare, sono certo comunque nel dire che il Vittorio Veneto e le altre corazzate rappresentavano quello che di maggior valore aveva il paese in quel momento.

La consegna va quindi vista in termini essenzialmente positivi; gli alleati attraverso la tangibilità "dell'offerta" dimostrarono, fin dall'inizio di poter lavorare con la nostra Marina, unico pegno di prestigio di un paese sconfitto ed umiliato. Di certo la frase che accompagnava la resa "... Nell'assolvimento dei vostri doveri potrete sempre ed ovunque guardare fieramente negli occhi i vostri nemici di 40 mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà il pieno diritto" indicava come tale scelta pur necessaria costò un prezzo elevato non solo alla Marina, ma alla nazione tutta.

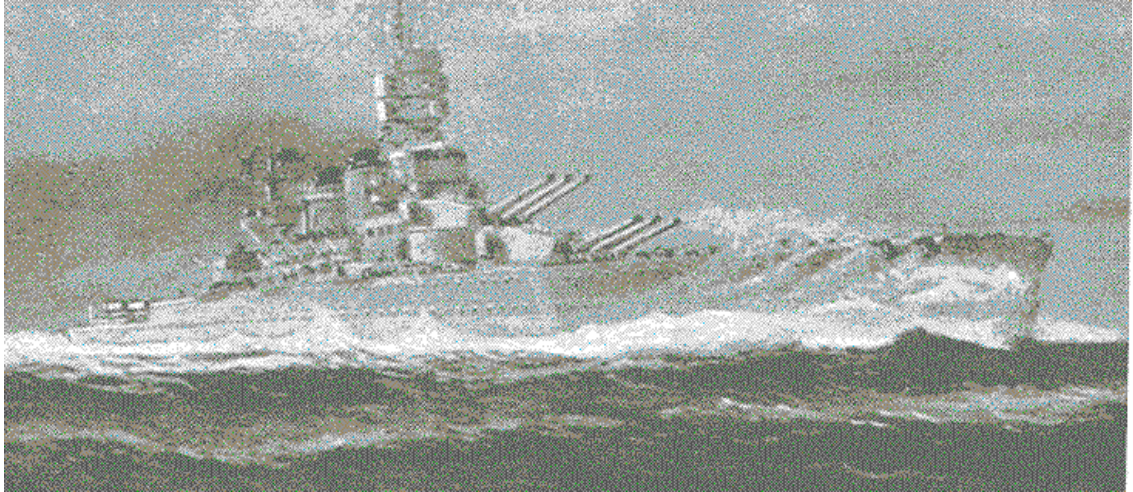
Il giorno 11 dopo una serie di cortesie da parte dell'Ammiraglio Cunningham, il Vittorio Veneto entrò a Malta al comando dell'Ammiraglio Da Zara. Il giorno dopo nuova partenza per Alessandria d'Egitto dove giunse il mattino del 16 Settembre.

Seguì un mese di duri controlli da parte britannica agli equipaggi delle navi italiane. "Il periodo trascorso ad Alessandria è stato alquanto duro per le condizioni di spirito, per le difficoltà dei rifornimenti, soprattutto acqua, per il clima, per l'inazione, per l'incertezza dell'avvenire e per il trattamento piuttosto rigido usatoci dalle Autorità navali britanniche" così raccontava l'Ammiraglio Oliva in una sua relazione.

Tutto ciò avveniva nonostante a Taranto il 23 Settembre fosse stato firmato un accordo, tra l'Ammiraglio De Courten e l'Ammiraglio Cunningham, che sanciva una collaborazione tra le due Marine da guerra.

Il 13 Ottobre 1943 l'Italia dichiarò guerra alla Germania iniziando così il periodo detto della "cobelligeranza" con gli alleati. Tutte le navi fecero quindi ritorno a Taranto, eccezion fatta per il Vittorio Veneto e la ribattezzata Italia (ex Littorio) che furono trasferite ai Laghi Amari, dove rimasero per i successivi tre anni. Nonostante la desolazione in cui era costretto, l'equipaggio cercò in tutti i modi di svolgere le attività mantenendo vivo il legame con la madrepatria e buona





*Una delle cartoline che i marinai mandavano dal Vittorio Veneto*



*Dalla prigionia sui Laghi Amari un marinaio manda la sua fotografia*

l'efficienza delle apparecchiature.

Il Vittorio Veneto, con l'Italia, lasciò l'internamento per tornare in patria il 5 Febbraio 1946, giungendo ad Augusta il 9 Febbraio. Secondo il Trattato di pace essa sarebbe dovuta essere assegnata alla Gran Bretagna, che rinunciò a tale diritto chiedendone però la sua radiazione. Essa si trasferì quindi a la Spezia dove fu posta in disarmo il 3 Gennaio 1948. Rimase ormeggiata in una darsena dell'arsenale di La Spezia con personale sempre più ridotto e sempre più cannibalizzata nel materiale utile. Nel 1951 questa agonia ebbe termine quando la commissione alleata di armistizio pretese dietro insistenze vibranti da parte dell'Unione Sovietica che fossero tagliate le volate dei cannoni. Mutilata nella sua potenza, progressivamente aggredita dalla ruggine il Vittorio Veneto fu portato a "morire" nei primi anni 60, demolito a pezzo a pezzo per diventare metallo per fonderie.

In una maniera ingloriosa si chiuse la vita di questa bella unità navale, vanto della Regia Marina e dell'Italia tutta che aveva dimostrato sui mari la validità costruttiva dei nostri cantieri navali e le doti dei suoi equipaggi.

## **6. Valutazioni conclusive**

Nel concludere questa mia esposizione desidererei porre l'accento su alcuni dei punti che ho trattato.

La corazzata ha rappresentato negli anni compresi tra la fine del XIX e la metà del XX secolo più un valore politico che militare in senso stretto.

L'importanza di una nazione veniva quindi misurata sulle navi di linea possedute. In quest'ottica le trattative per il disarmo hanno di fatto creato una graduatoria delle potenze mondiali in cui l'Italia entrava al di sopra delle sue oggettive possibilità.

Il Vittorio Veneto è risultata la prima di una serie di navi ben riuscite tecnicamente sia per le doti di navigabilità che per efficacia delle soluzioni trovate, nate sulla base di quanto espresso nel Trattato di Washington.

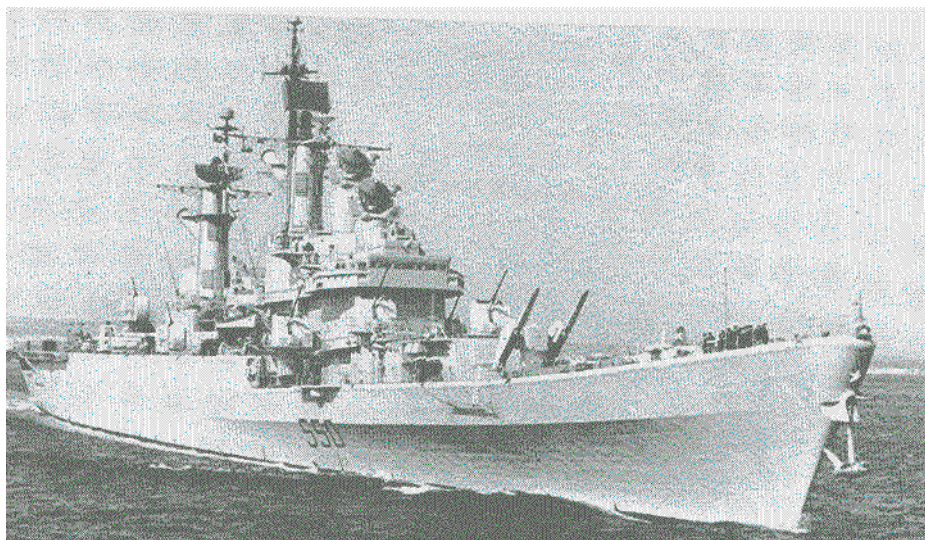
Il suo impiego in guerra, seppur saltuario a causa delle esigenze strategiche, ha evidenziato come essa fosse potente, resistente all'offesa del nemico e come la sua sola presenza creasse comunque problemi all'avversario.

Il nome Vittorio Veneto ha in sostanza portato fortuna alla nave varata a Monfalcone, essa è quella che più ha navigato nell'arco della guerra e che bene ha rappresentato la Regia Marina e l'Italia sia su mari che sui tavolini della diplomazia mondiale.

La sua fine, che potremo definire meno degna della sua vita, rappresenta comunque una continuazione del suo alto valore politico. Il sacrificio della sua consegna e della sua lunga "detenzione" ai Laghi Amari ha permesso all'Italia di presentarsi agli alleati con l'unica carta di valore in mano, consentendo le una serie di successivi vantaggi.

Forse per tutto ciò, per la fortuna con cui ha operato e la stima che aveva saputo

guadagnare sul mare, il nome della città della Vittoria non è stato dimenticato dalla Marina Militare, subentrata alla Regia Marina alla dichiarazione della Repubblica. Il nome Vittorio Veneto è stato infatti assegnato ad un'altra unità, a quell'incrociatore porta elicotteri, che per quasi 20 anni è stato la nave di bandiera del Comando in capo della Squadra.



*Incrociatore Vittorio Veneto*