

1943

La Marina dalla sconfitta alla vigilia dell'armistizio

Relazione di Fabio De Ninno

Ricercatore senior di Storia Contemporanea – Università di Siena

Il 1943 fu l'anno decisivo per la crisi e la fine del regime fascista. La sconfitta militare nella Seconda guerra mondiale creò una sorta di "rivelazione" dei limiti e delle debolezze del nazionalismo fascista, basato sulla forza militare e la proiezione di potenza. La guerra segnò in sostanza la fine di un immaginario che aveva collegato l'idea della "Grande Italia" del movimento nazionalista con quella dell'espansionismo imperiale fascista. Elementi che ebbero la loro importanza anche in relazione alla storia della Marina, caratterizzata da uno stretto legame col nazionalismo del periodo liberale e poi con quello fascista. L'istituzione era infatti portatrice di una visione dell'elemento militare come strumento di apertura per nuovi spazi di espansione in un "Mediterraneo allargato" che comprendeva il Mar Rosso e l'Oceano Indiano.

Il vertice dell'istituzione riflesse il problema più generale della classe dirigente di poter re-inviare la sconfitta, persistendo una illusione della forza del Paese. Infatti, i gruppi dirigenti italiani, nonostante la catastrofe militare, ritenevano che l'Italia non potesse essere umiliata, dovendo scontrarsi con un armistizio e gli eventi successivi, in cui gli alleati avrebbero limitato il riconoscimento dell'autonomia del Paese, provando invece a imporre una resa dichiarata, almeno nella forma, "incondizionata", e la propria amministrazione sull'Italia liberata.

Al tempo stesso, il 1943, segnò uno specifico momento di svolta della storia delle forze armate. Per vent'anni il fascismo e Mussolini avevano costituito il punto di riferimento dei militari, marginalizzando la monarchia. In questa fase sembrò che le istituzioni militari recuperassero quel legame perduto e che il controllo sulle forze armate, che spettava al sovrano come prerogativa costituzionale, fosse recuperato. La consegna della flotta agli alleati è stata letta come l'elemento simbolico più forte di questo cambiamento. Nel caso della storia navale italiana alcuni autori si sono spinti a sostenere, seguendo la storiografia istituzionale del dopoguerra, che fu solo il legame col sovrano che portò all'adempimento delle clausole armistiziali. Come vedremo, questa ipotesi appare piuttosto tenue, in quanto la scelta di ottemperare all'armistizio, nonostante la spinta del ministro Raffaele De Courten in tal senso, spesso fu dovuta alle scelte di singoli.

Al contrario, la Marina rappresentò bene molti degli altri aspetti di questa fase identificati dalla storiografia, a cominciare dal mantenimento di una illusione di forza e il tentativo di non sottostare a una resa ritenuta umiliante. Atteggiamenti che persistettero e condizionarono le scelte dell'istituzione in relazione agli eventi armistiziali e successivi. Tuttavia, per comprendere questo percorso, bisogna cominciare dalla sconfitta subita nel Mediterraneo tra il 1940 e il 1943, in quanto segnò la fine di un ciclo di crescita della potenza navale italiana cominciato dopo il 1866 (Lissa), esercitando influenza anche sullo sviluppo postbellico dell'istituzione.

La "guerra parallela", cominciata il 10 giugno 1940 con la dichiarazione di guerra a Gran Bretagna e Francia, alla fine dell'anno si trasformò in una subordinazione alla Germania nazista. Poco più di un anno e mezzo dopo, con la dichiarazione di guerra agli Stati Uniti (11 dicembre 1941), l'Italia fascista si invischiò in un conflitto globale avendo a disposizione risorse troppo limitate per combatterlo. Nell'autunno 1942, quelle risorse si avviarono all'esaurimento con la sconfitta di El-Alamein e lo sbarco anglo-americano in Nord Africa. Questi due eventi segnarono l'inizio della fine dal punto di vista militare per il regime fascista. Nell'arco di pochi mesi, la caduta di Tunisi (5 maggio 1943) e i rovesci tedeschi sul fronte orientale, cominciati a Stalingrado nel febbraio 1943, resero evidente che una invasione della penisola diventava una possibilità e che i tedeschi non avrebbero avuto i mezzi per compensare le difficoltà militari italiane.

L'invasione della Sicilia (9 luglio 1943) diede il colpo di grazia al regime. Seguirono gli eventi del 25 luglio 1943: la destituzione e l'arresto di Mussolini, l'arrivo al potere di un nuovo governo che avrebbe trattato le condizioni dell'armistizio con le potenze anglo-americane. Un evento quest'ultimo che avrebbe costituito la premessa alla divisione del Paese e al periodo della Guerra di Liberazione (1943-1945).

Nell'estate del 1943, la Regia Marina veniva da un lungo conflitto di logoramento intorno alle comunicazioni dell'Asse nel Mediterraneo centrale. La politica navale prebellica era stata centrata sulla costruzione di un forte nucleo di navi da battaglia (all'apice ne erano disponibili sei) che sarebbero dovute servire a combattere un immaginato scontro decisivo nel Mediterraneo centrale, pilastro della dottrina navale italiana degli anni Trenta. In realtà, la fase iniziale della guerra era stata segnata dall'inconcludente scontro di Punta Stilo (9 luglio 1940) e dalle gravi sconfitte di Taranto (11-12 novembre 1940) e Gaudo-Matapan (27-29 marzo 1941), che avevano messo in luce l'impossibilità per la flotta di operare senza portaerei e uno strumento aeronavale adeguato. Entrambi mancavano a causa del carattere policratico della politica militare fascista, che aveva impedito una reale cooperazione interforze, e del parziale conservatorismo dell'istituzione in materia aeronavale.

La decisione di Mussolini di invadere l'Egitto spostò l'attenzione sulla necessità di rifornire le forze italiane in Libia. Le sconfitte italiane nell'Operazione Compass (8 dicembre 1940-9 febbraio 1941), il conseguente rischio di una caduta del Nord Africa e il disastro della Campagna di Grecia segnarono l'inizio del coinvolgimento tedesco in questo settore. Di conseguenza, dalla fine del 1940 fino alla caduta della Tunisia, la principale missione della Regia Marina fu quella di mantenere aperto il traffico necessario a sostenere la guerra italo-tedesca in Africa settentrionale.

Le forze navali italiane combatterono anche nel Mar Rosso, nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano, alcune unità raggiunsero anche i territori occupati dai giapponesi, a testimonianza della dimensione globale della guerra navale partecipata dall'Italia. Tuttavia, il cuore della guerra navale italiana fu la "Battaglia dei convogli" per il Nord Africa, combattuta nel Mediterraneo centrale nella forma di una guerra aeronavale di attrito ad alta intensità. Nell'affrontare questo scontro, oltre al problema aeronavale, la Marina italiana scontò alcuni limiti strutturali ereditati dalla politica navale prebellica che poté compensare solo parzialmente durante il conflitto. La rapida espansione degli anni Trenta aveva penalizzato l'addestramento, specie alle operazioni notturne, e causato una certa arretratezza tecnologica, frutto anche del contesto scientifico-industriale nazionale. Riflesso di questo furono i ritardi nello sviluppo del radar e del sonar negli anni precedenti la guerra e durante la stessa, che poterono essere compensati solo limitatamente.

Il discorso è analogo per l'intelligence dove lo svantaggio dell'Asse fu netto e condizionò in maniera importante l'andamento della guerra, tanto da creare nel dopoguerra una polemica sulla presenza di presunte spie britanniche e traditori nell'alto comando della Marina (Supermarina), poi smentita dalla ricerca sull'argomento. Tuttavia, sappiamo con certezza che il 53% delle perdite di navi mercantili dirette in Libia e il 50,8% di quelle dirette in Tunisia furono collegate in qualche modo alle intercettazioni britanniche delle comunicazioni italiane, delle quali circa il 99,9% provennero dai codici della Marina italiana.

Tali limitazioni influenzarono l'efficienza della Marina in combattimento: le navi capitali italiane non colpirono nessuna nave maggiore nemica in combattimento. I principali successi furono opera di unità speciali, in particolare della X Mas che ad esempio danneggiò le corazzate Queen Elizabeth e Valiant nel porto di Alessandria (19 dicembre 1941). Viceversa, l'intervento tedesco fu decisivo sotto tutti i profili, perché infuse l'efficienza tattica necessaria a mantenere in equilibrio la situazione aeronavale nel Mediterraneo: tra il 1940 e l'armistizio, il 72% di tutte le perdite anglo-americane nel Mediterraneo fu causato dalle forze aeronavali tedesche.

Nonostante questo, la storiografia ufficiale italiana e anche alcuni autori internazionali hanno sostenuto che la Marina avrebbe vinto la campagna perché arrivò a destinazione il 91,6% degli uomini e l'85,9% dei materiali diretti in Libia e il 93% degli uomini e il 71% dei materiali diretti in Tunisia. In realtà, a fronte di una sostenibilità del 4-5% delle perdite per impiego, le percentuali subite furono superiori: 5,90% nel 1941; 9,8% dal gennaio 1942 al gennaio 1943. Mentre quelle per la "rotta della morte" dalla Madrepatria ai porti tunisini ascsero al 20,35%. La marina mercantile ne uscì decimata, le perdite di navi mercantili tra il 1941 e il 1942 ammontarono a 1,27 milioni di tonnellate e altre 807.489 tonnellate andarono perse nel 1943. La disponibilità di naviglio per i trasporti nazionali nel dicembre 1940 era di 2,205 milioni di tonnellate, scese a 1,476 milioni nel maggio del 1942. Nell'ottobre 1942, il ministro delle Comunicazioni Horst Venturi giudicava la situazione compromessa, in quanto mancavano 167.000 tonnellate di naviglio per servire in maniera sufficiente il traffico civile e militare, mentre non si sapeva se le nuove costruzioni programmate sarebbero state sufficienti. Un mese dopo, l'8 novembre, primo giorno degli sbarchi anglo-americani nel Nord Africa francese (operazione Torch), ovvero immediatamente prima di dover aprire le rotte verso la Tunisia, le valutazioni strategiche di Supermarina affermavano che l'alimentazione del fronte nordafricano era già "insufficiente e precaria". In sostanza, la sconfitta nel Mediterraneo in atto aveva prodotto anche la distruzione del principale strumento commerciale del paese: la flotta mercantile.

La guerra d'attrito intorno ai convogli creò anche una sorta di divisione interna tra il nucleo centrale della flotta, costituito dalle corazzate, preservate secondo una logica di fleet in being difensivo-offensiva, che le voleva intervenire solo nel caso di potenziali successi decisivi, mentre il resto delle unità subirono appieno il logoramento imposto dalla difesa delle comunicazioni italo-tedesche.

Nel novembre 1942, la scarsità di combustibile, il peggioramento della situazione nel Mediterraneo centrale e la crescita della minaccia aerea nemica indussero Supermarina a spostare il grosso delle proprie forze da battaglia (3 unità classe Littorio) prima a Napoli e poi a La Spezia, dove erano maggiormente al sicuro dagli attacchi aerei, mentre un secondo gruppo (2 navi classe Doria) restava a Taranto e altre 2 (Cavour e Cesare) erano ai lavori rispettivamente a Trieste e Pola. Di fatto, questa dispersione segnava la rinuncia al combattimento nel Mediterraneo centrale.

La forzata mancanza di sostegno navale alla difesa della Sicilia rifletteva sia i problemi specifici della Marina sia lo sfaldamento complessivo ormai in corso nell'apparato militare dell'Italia di Mussolini. Infatti, nella primavera-estate 1943, i segni del collasso militare nelle "periferie" dell'apparato navale italiano si manifestarono rapidamente: prima con la resa dell'isola fortificata di Pantelleria (12 giugno 1943), causata dai massicci bombardamenti angloamericani; poi nei primi giorni dell'invasione della Sicilia con la caduta della piazzaforte di Augusta (13 luglio 1943).

Alla vigilia dell'armistizio, il complesso sopravvissuto affrontava ormai una forza nemica soverchiante dotata di ben 8 navi da battaglia, 8 portaerei, 26 incrociatori, 138 tra cacciatorpediniere e torpediniere, oltre a 54 sommergibili, senza contare la netta inferiorità tecnologico-addestrativa degli italiani. Tuttavia, l'importanza capitale attribuita al nucleo da battaglia durante la guerra contro gli alleati e la sua sopravvivenza come cuore della Marina avrebbe continuato a manifestarsi anche nei giorni dell'armistizio e nel periodo seguente, diventando uno dei nodi centrali delle vicende navali italiane fino al trattato di pace.

Tale continuità era anche conseguenza del mantenimento di una leadership sostanzialmente vicina alla politica marittima navale del fascismo. Come noto, mentre la situazione militare precipitava i vertici militari del Paese furono sostituiti. Il 2 febbraio 1943, Mussolini rimpiazzò il capo di stato maggiore generale Ugo Cavallero con il generale Vittorio Ambrosio, che poi avrebbe collaborato a preparare il terreno per la nomina di Badoglio a Presidente del consiglio e condotto le trattative per l'armistizio con gli anglo-americani.

La figura chiave della Marina in quella fase invece fu l'ammiraglio Raffaele De Courten. Il 15 marzo 1943, De Courten fu nominato sottocapo di stato maggiore e nel luglio successivo il duce, ritenendo necessario un cambiamento nel governo, pianificò di nominarlo ministro, abbandonando il dicastero che manteneva dal 1933. Il cambio sarebbe poi avvenuto solo dopo la caduta del dittatore e con l'instaurazione del governo Badoglio. Il 27 luglio 1943, De Courten fu nominato ministro e capo di stato maggiore, tenendo le sorti della Marina come ministro fino al luglio 1946 e come capo di stato maggiore fino al dicembre successivo.

Il nuovo ministro era stato uno dei maggiori pensatori navali del periodo fascista, interessandosi soprattutto all'esperienza della guerra subacquea tedesca nella Grande guerra e al suo eventuale utilizzo per la strategia difensivo-offensiva italiana, inoltre aveva rivestito la carica di addetto navale a Berlino tra il 1933 e il 1936. Nel 1938 era stato posto a capo dell'Ispettorato armi subacquee e nel giugno 1940 fu membro della commissione per la redazione delle clausole di armistizio con la Francia. Nel Mediterraneo ebbe il comando (agosto 1941-marzo 1942) della VII divisione navale partecipando alla guerra dei convogli e in particolare alla Prima battaglia della Sirte. Passato al comando dell'VIII divisione, prese parte alla battaglia di Mezzo Giugno, in cui l'Asse conseguì un importante successo impedendo l'arrivo di un convoglio britannico a Malta. De Courten godeva di grande prestigio ed era stato insignito di una medaglia d'argento e dell'ordine militare di Savoia, mentre i tedeschi gli avevano attribuito una gran croce al merito. Durante la guerra ebbe anche alcuni scontri con l'ammiraglio Eberhard Weichold, capo del collegamento tedesco presso Supermarina, evidenziando i limiti delle possibilità operative nel Mediterraneo e difendendo le scelte operazionali italiane.

Nell'estate 1943, l'altra figura chiave per la Marina fu l'ammiraglio Carlo Bergamini, il quale il 5 aprile 1943 aveva assunto il comando delle Forze navali da battaglia di base a La Spezia, sostituendo Angelo Iachino, che aveva guidato la flotta dal dicembre 1940. Bergamini era un ammiratore di Mussolini e aveva fede nel fascismo, essendo un convinto assertore della guerra contro la Gran Bretagna percepita come nemico della naturale espansione italiana, uno dei leitmotiv chiave che avevano guidato l'avvicinamento tra l'istituzione e il regime. All'inizio della guerra ebbe l'incarico di capo di stato maggiore della 1a squadra navale, poi issò l'insegna sul Vittorio Veneto con il quale prese parte alla battaglia di Capo Teulada (novembre 1940) e altre azioni navali, ricevendo una seconda medaglia d'argento.

In seguito, fu nominato ispettore per l'allestimento delle nuove unità e membro del comitato superiore per i progetti tecnici prima di tornare in mare, nel luglio 1941, come comandante prima della 9a divisione navi da battaglia e poi della 2a con le quali operò nelle operazioni di difesa del traffico nel Mediterraneo centrale prima di essere nominato comandante delle Forze navali da battaglia.

La nomina di queste due figure a capo del vertice della Marina rifletteva una molteplicità di aspetti della transizione in corso nel Paese. La continuità istituzionale era quello più rilevante. Badoglio mantenne i leader che erano stati scelti nella fase finale del regime (quindi persone ritenute fidate da Mussolini). Ciò era anche un segno significativo della blandezza delle misure di defascistizzazione attuate dal governo Badoglio nell'apparato militare.

La fine della Marina del fascismo cominciava insomma sotto il segno della continuità che caratterizzava più in generale il governo badogliano e questo significava il proseguimento di una specifica visione politica ereditata dal ventennio. Significativa a riguardo era la posizione dell'ammiraglio di squadra Giuseppe Fioravanzo, uno dei maggiori pensatori della Marina del fascismo, il quale nei giorni successivi alla caduta del duce esprimeva chiaramente una posizione di censura politica preventiva rivolta contro le forze politiche che si riaffacciavano nella vita politica del paese:

pur concedendo una certa libertà di opinioni, devono essere soppresse tutte le manifestazioni tendenziose, che tendono a sabotare più o meno apertamente e più o meno subdolamente la pace interna, la concordia dei cittadini, l'autorità del governo. Tenere ben presente che il pericolo maggiore è costituito dai sobillatori comunisti, i quali – per interessi personali – conquistano le folle, ubriacandole con le parole “libertà ed eguaglianza” senza dire loro che il comunismo sbocca fatalmente in poche ore in una dittatura assai peggiore di quella cessata.

Parallelamente, la destituzione di Mussolini aveva causato una certa confusione nella flotta, che si sommò al logoramento fisico e psicologico subito a causa della guerra. Il 28 luglio 1943 una serie di rapporti sullo stato d'animo degli equipaggi furono rimessi a De Courten.

Il capitano di vascello Giovanni Galati, comandante del gruppo dei cacciatorpediniere della squadra navale, sottolineava che gli ufficiali superiori avevano avuto cognizione di un possibile cambio di governo, come conseguenza della difficile situazione militare italiana. I comandanti registravano che il grosso degli equipaggi aveva percepito il cambio di governo come “del tutto inatteso” provocando un “generale disorientamento” e un pesante sentimento di attesa. La disciplina si manteneva salda, fatta eccezione per il personale di origine siciliana, in particolare quello delle navi ai lavori, parte del quale avrebbe lasciato la base di La Spezia per raggiungere l'isola e per alcuni militari che si erano allontanati senza permesso per recarsi in visita presso le famiglie colpite da incursioni aeree. Era soprattutto nel personale a terra che si avvertiva un abbassamento della disciplina: il 28 agosto alcuni marinai all'interno dell'arsenale di La Spezia si erano lasciati andare a “manifestazioni esteriori deplorabili” cominciando a urlare “armistizio! armistizio!”. Secondo i rapporti, si faceva largo nel personale l'idea che al cambio di governo avrebbe dovuto fare seguito una tregua, complice era la stampa che non propagandava la resistenza a oltranza, come invece “ci si doveva attendere dopo i proclami anzidetti”. Come Fioravanzo, anche Galati esprimeva una chiara posizione politica riguardo l'attività dei partiti antifascisti:

Il manifesto dei “Cinque partiti” pubblicato dalla “Stampa” e dal “Corriere della Sera” ha assolutamente sorpreso ed angustiato profondamente gli Ufficiali, che han tratto l'impressione di colpo tornati a respirare l'atmosfera dei tempi andati. Non ci si attendeva un rifiorire così immediato e palese di manifestazioni politiche dalle “tinte” più svariate e perniciose.

La valutazione dell'ammiraglio Romeo Oliva sul morale della VII divisione era analoga. Tra gli uomini si manifestava “riprovazione per coloro che hanno subito cambiato casacca, mentre fino a poco tempo fa beneficiavano del regime

fascista". Nel frattempo, chiedeva istruzioni circa i simboli fascisti presenti sulle navi. Due giorni dopo il cacciatorpediniere Camicia Nera veniva ribattezzato Artigliere e la corazzata Littorio avrebbe cambiato nome in Italia. Il 31 luglio, il cacciatorpediniere Squadrista diventava Corsaro, mentre i simboli fascisti, come i grandi fasci littori che avevano decorato le navi da battaglia della Marina del fascismo, venivano rimossi. Emerge già qui comunque una decisa opposizione ai partiti e movimenti di sinistra che nella Marina, in continuità con quanto accaduto nel primo dopoguerra, erano ritenuti movimenti "antinazionali".

Al tempo stesso, la volontà di opposizione fino in fondo agli anglo-americani tra i comandanti restava chiara e condivisa. De Courten la ribadì con un discorso dai toni drammatici tenuto ai primi di agosto ai comandanti delle Forze da battaglia a bordo della corazzata Roma:

Il nemico, i nemici aumenteranno contro di noi tutta la potenza dei loro mari; [...] volgono le loro armi con perfida [illeggibile] contro le nostre case, le nostre chiese, le nostre donne, i nostri figli nella speranza di spezzare così la nostra volontà di lotta, la nostra aspirazione di vita e di libero lavoro.

[...] Se saprete combattere con la più disperata volontà di vittoria, non solo avrete creato le indispensabili premesse per il successo, ma avrete creato per le generazioni future un patrimonio di gloria e di onore che, comunque volgano gli eventi, sarà seme di grandezza per l'avvenire: e vi sarete anche guadagnati il rispetto dei vostri nemici.

Questa è la via tracciata davanti a voi, [...] Con questa certezza, da questa nave nel cui sacro cuore si racchiudono tutte le gesta del passato e le speranze per l'avvenire, vi invito ad elevare il vostro pensiero devoto alla Maestà del Re ed Imperatore ed a lanciare al cielo il vostro vecchio grido di guerra [...] Viva il Re.

La tensione però restava alta e soprattutto rifletteva una doppia spaccatura che si stava manifestando nella Marina tra gli ufficiali in SPE e il CREM. Il 29 luglio a La Spezia si era verificata una delle tante proteste contro la guerra cominciate dopo il 25 luglio e che il governo Badoglio aveva scelto di reprimere nel sangue. Alcuni marinai rifiutarono di sparare sulla folla che protestava contro la guerra. Secondo l'ammiraglio Giotto Maraghini, comandante del dipartimento marittimo dell'Alto Tirreno, i marinai avrebbero avuto difficoltà ad aprire il fuoco in quanto troppo vicini alla folla, ma a monte però c'era una questione più importante, ovvero le crescenti tensioni interne all'istituzione:

Fino ad oggi ho tenuti tutti consegnati per evitare che i marinai e gli ufficiali provocassero incidenti o per troppo zelo verso il nuovo regime o per nostalgia del passato (qualche modesto esempio si era già avuto). Di fronte però alla insistenza del comandante in capo della Squadra che mi ha fatto capire che temeva gravi conseguenze se la consegna degli equipaggi dovesse prolungarsi, da domani riprenderemo la franchigia in forma limitata nelle ore in cui gli operai sono al lavoro. Questo stato di animo degli equipaggi della Squadra, mi ha un po' meravigliato, ma da diversi segni dovrei dedurre che sia vero; secondo me proviene da uno scarso avvicinamento tra ufficiali e bassa forza; speriamo che non abbia ripercussioni più gravi ed in altri campi.

Tirando in un certo senso le somme, il 2 agosto, Supermarina analizzava complessivamente la situazione interna dell'istituzione. La forza da battaglia aveva equipaggi disciplinati e in ordine, nonostante il prolungato tempo a bordo, le difficili condizioni materiali e i continui allarmi aerei, a cui si aggiungevano le preoccupazioni familiari che finivano col creare uno "stato d'animo intimamente addolorato e poco disposto all'ottimismo". Inoltre, i recenti avvenimenti avevano prodotto "specialmente nei giovani, un certo disorientamento". Erano comparse anche alcune "cellule comuniste che si sarebbero sparse qua e là", composte da pochi individui e che per il momento non avevano compiuto attività di sabotaggio. Sulle unità sottili e leggere, addette alla protezione del traffico, la situazione era più difficile. Torpediniere e cacciatorpediniere avevano subito il logoramento più di qualunque altra componente della Marina e la stanchezza per la guerra cominciava a farsi sentire. Risultavano almeno quattro casi in cui probabilmente si erano verificati sabotaggi, anche se solo due risultavano accertati, rimanendo comunque trascurabili nel complesso

dell'organizzazione. Analoga era la situazione dei sommergibili, le unità che in proporzione avevano subito le perdite maggiori e dove gli uomini erano convinti che "il sacrificio finale sarà risparmiato a pochissimi". Restava comunque la volontà di compiere quel sacrificio se necessario.

La situazione del personale a terra era invece peggiore, in parte per l'inquadramento degli uomini nei reparti considerato "qualitativamente deficiente" perché composto da ufficiali richiamati in età avanzata, complementi provenienti da altre forze armate e giovani ufficiali improvvisati. Inoltre, il contatto con la popolazione civile e in molti casi la vicinanza alla residenza familiare rendeva vive le preoccupazioni per i congiunti, rendendo questa parte della forza "molto meno efficiente, anche moralmente, di quella imbarcata".

Per il vertice e gli ufficiali imbarcati, specie quelli superiori, la guerra perciò continuava e infatti ancora in pieno agosto l'azione della Marina proseguiva provando a disturbare le operazioni anglo-americane in Sicilia, ad esempio con la tentata incursione (4-9 agosto 1943) della VIII divisione contro il porto di Palermo occupato dagli anglo-americani.

Le divisioni tra ufficiali e CREM, così come gli eventi di La Spezia, iscrivono anche la Marina nel più generale isolamento dei vertici militari dal Paese e scollamento dalla guerra che si avvertiva, identificato dallo storico Claudio Pavone. Questo a fronte di un vertice navale che non si riteneva ancora completamente battuto e che portava con sé una forte continuità con il periodo fascista.

Il destino della Regia Marina e della sua flotta però non dipendeva solo dalle scelte degli ammiragli italiani, ma anche dall'interesse dell'ormai quasi ex-alleato tedesco e dell'imminente nuovo alleato-nemico anglo-americano.

La caduta di Mussolini il 25 luglio fu un fulmine a ciel sereno per i dirigenti tedeschi e indusse Hitler a escogitare la tesi del tradimento italiano iniziando la progressiva infiltrazione di truppe tedesche nella penisola, che di fatto al momento dell'armistizio resero il Paese già occupato. Già il 27 luglio 1943, nel corso di una riunione al quartier generale di Hitler, il comandante in capo della Kriegsmarine, grandammiraglio Karl Dönitz, aveva suggerito di prendere il controllo della flotta italiana. Nel caso della caduta di Roma in mano nemica, la Marina tedesca avrebbe dovuto mettere al sicuro le navi da guerra e mercantili italiane nei porti di La Spezia, Taranto e Genova. Dönitz intendeva selezionare un gruppo di uomini di fiducia della Regia Marina da includere nella preparazione di questi colpi di mano. Tra questi si citavano Enzo Grossi, all'epoca ritenuto uno degli assi dei sommergibili atlantici della base italiana di Bordeaux (Betasom) e di Fausto Sestini, ufficiale di collegamento con il comando sommergibili tedesco a La Spezia.

Ai primi di agosto, il timore di un colpo di mano tedesco a La Spezia era percepito. L'8 agosto una divisione tedesca attraversò la città diretta a sud e l'ammiraglio Maraghini invocò la necessità che una divisione nazionale difendesse la base e di proibire il passaggio delle forze tedesche attraverso la ferrovia Genova-Pisa. Nelle settimane successive a difendere la base e la città sarebbero arrivate le divisioni del XVI Corpo d'Armata (Alpi Graie e Rovigo) del generale Carlo Rossi, che nei giorni tra l'8 e il 9 settembre, pur senza ordini precisi, riuscirono a ritardare l'avanzata del LI Gebirgs Corps che doveva occupare La Spezia, facendo fallire l'intento tedesco di catturare le navi italiane. Rilevante comunque è il fatto che la Kriegsmarine si aspettava di costituire unità di collaborazionisti già prima degli eventi armistiziali, indicando da parte tedesca la percezione di una volontà di resistenza a oltranza in parte della flotta italiana.

In parallelo si consumavano le vicende dell'armistizio tra l'Italia e gli anglo-americani. Tali questioni sono state ampiamente analizzate in altre sedi, a cominciare dai lavori di Aga Rossi e Di Nolfo-Serra; qui ci limiteremo a riassumere gli elementi di influenza sulle vicende navali italiane. Prima del 25 luglio 1943 esistevano sostanziali divergenze tra britannici e statunitensi, con i primi propensi a trattare con il governo italiano e i secondi che esigevano una resa incondizionata. Il cambio di regime a Roma, il successo nell'operazione Husky e la caduta della Sicilia (17 agosto 1943) cambiarono i termini della questione e aprirono la possibilità di una messa fuorigioco definitiva dell'Italia tramite l'invasione della penisola. L'attuazione dei piani fu accelerata anche per il timore che i tedeschi potessero rinforzare rapidamente le difese italiane e ciò rese più flessibile l'atteggiamento statunitense circa eventuali trattative col nuovo governo.

La Marina era stata toccata solo marginalmente dai movimenti diplomatici che precedettero il pieno avvio delle trattative armistiziali. A fine luglio 1943, il capitano di fregata Alvisio Emo Capodilista del Servizio informazioni della Marina compì una missione in Portogallo per conto della principessa Maria José di Savoia, in modo da stabilire contatti con gli anglo-americani con la mediazione del dittatore portoghese Salazar, ma non è chiaro se la missione

ebbe successo e in che maniera il vertice della Marina ne fosse informato. Nello stesso periodo l'OSS statunitense avviò una operazione, il "McGregor Project", il cui scopo era stabilire contatti per provocare defezioni nella Marina e impossessarsi di tecnologia italiana. Principale punto di contatto fu Mario Giroso, cittadino americano e fratello dell'ammiraglio Massimo Giroso, ma l'effettiva riuscita dei contatti è ancora oggi incerta. Il progetto comunque era ancora agli inizi quando si verificò l'armistizio e solo dopo gli americani avrebbero reclutato alcuni tecnici italiani e ricevuto informazioni con il placet del ministro della Marina, Raffaele De Courten. Secondo le memorie dell'allora capo del SIS e in seguito capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Franco Maugeri, De Courten si sarebbe esplicitamente opposto a qualunque contatto con gli anglo-americani prima dell'armistizio, nonostante Maugeri si adoperasse per creare collegamenti col nemico inviando propri agenti a Lisbona.

Dal punto di vista navale, la resa delle Forze armate italiane e in particolare della Marina era prioritaria per i vertici politici e militari anglo-americani. Prima dell'armistizio, i comandi alleati stavano infatti pianificando l'invasione della penisola e la Regia Marina era l'unica delle tre forze armate italiane che creava alcune preoccupazioni riguardo la riuscita del previsto sbarco anglo-americano nel Golfo di Salerno (Operazione Avalanche).

Già dal 26 luglio, il generale Dwight D. Eisenhower, comandante supremo delle forze alleate, aveva elaborato come impostazione per le trattative con gli italiani dei termini armistiziali che prevedevano, all'interno dei termini generali della resa, il trasferimento della flotta italiana in punti designati dal comandante in capo per il Mediterraneo, ammiraglio Andrew B. Cunningham (il principale avversario degli ammiragli italiani dal 1940) e la messa a disposizione delle basi navali italiane per le forze alleate. Tale decisione creò i presupposti per l'imposizione della consegna della flotta italiana al momento dell'armistizio.

La vicenda, tortuosa, delle trattative tra italiani e anglo-americani relative all'armistizio risentì fortemente delle questioni navali. Britannici e americani discussero ai primi dell'agosto 1943 quali termini imporre all'Italia per un armistizio, se semplificati o articolati. Alla conferenza di Quebec (14-24 agosto 1943) l'accordo fu raggiunto e fu approvato un testo (21 agosto) di un "armistizio lungo" che prevedeva la resa, il disarmo delle forze armate italiane e il controllo del territorio italiano, pesanti condizioni per le riparazioni economiche e sulla consegna dei criminali di guerra. Si trattava nei fatti di una sospensione della sovranità italiana.

Il periodo tra il 12 e il 31 agosto fu speso in trattative tra il governo Badoglio e gli anglo-americani, tramite il generale Giuseppe Castellano inviato a Lisbona a tale scopo. Castellano rientrò in Italia il 28 agosto e le trattative ripresero il 31 a Cassibile, in Sicilia. Gli italiani furono rassicurati circa la possibilità di uno sbarco aviotrasportato nei pressi di Roma e Badoglio autorizzò la firma dell'armistizio.

L'atto fu siglato solo il pomeriggio del 3 agosto da Castellano e dal generale statunitense Bedell Smith, che consegnò al generale italiano anche le condizioni dell'armistizio lungo. Furono avviate allora le discussioni circa la cooperazione militare tra le due parti. Quello stesso giorno, per la prima volta i ministri militari Antonio Sorice per la Guerra, Renato Sandalli per l'Aeronautica e De Courten per la Marina furono informati non dell'avvenuta firma, ma del fatto che erano in corso delle trattative. Si aprì a questo punto una fase drammatica delle vicende della Marina

Sin dal 19 luglio, gli anglo-americani avevano messo a conoscenza Castellano della richiesta che al momento dell'annuncio dell'armistizio gli aerei, le navi da guerra e mercantili italiani dovevano raggiungere porti e basi alleate (punto 4 del testo d'armistizio corto). Il loro destino finale sarebbe stato deciso in seguito. Il generale italiano provò a convincere i suoi interlocutori a concentrare la flotta in Sardegna, ritenendo che, se fosse stato chiesto alla flotta di disarmare le navi e ammainare la bandiera nazionale si sarebbe autoaffondata. Bedell-Smith rassicurò Castellano sulle condizioni e ribadì che gli alleati si aspettavano l'adesione alle condizioni presentate, anche perché non era plausibile che le navi basate a Taranto raggiungessero La Maddalena, al massimo si poteva concordare sul loro invio a Tripoli piuttosto che a Malta. Il generale italiano rinnovò la richiesta nel corso dei colloqui del 2 e 3 settembre, proponendo che la flotta raggiungesse Cagliari o Palermo, ma gli anglo-americani rigettarono la richiesta e comunicarono le clausole navali dell'armistizio con il cosiddetto "Promemoria Dick", dal nome del commodoro Royer Dick, capo di stato maggiore di Cunningham. Il documento conteneva dettagliate disposizioni perché la Marina italiana si consegnasse, ovvero si mettesse sotto il controllo delle autorità anglo-americane, nei porti di Gibilterra, Palermo, Malta, Augusta, Tripoli, Haifa e Alessandria.

Il 5 settembre Ambrosio chiese a De Courten di predisporre una motosilurante per uno scambio di ufficiali con un'unità britannica a largo di Ustica per il mattino del giorno 7, in relazione alle trattative in corso per l'armistizio, la cui conclusione era prevista tra il 10 e il 15 settembre. Fu scelta la corvetta Ibis, la cui missione, affidata a Maugeri, ebbe

esito positivo rientrando a Gaeta il 7 notte con a bordo il generale Maxwell Taylor, comandante della 82a divisione aviotrasportata americana. L'ufficiale poi raggiunse Roma dove avrebbe dovuto organizzare l'aviosbarco per aiutare la difesa della capitale. Il 6 settembre, al mattino, De Courten si recò al Comando supremo per discutere i dettagli della missione dell'Ibis e fu informato da Ambrosio dell'intenzione della famiglia reale di recarsi a La Maddalena in caso di armistizio. Il ministro ordinò allora di mettere a disposizione i cacciatorpediniere Vivaldi e Da Noli a Civitavecchia, la corvetta Pellicano a Gaeta e due motoscafi a Fiumicino per l'eventuale trasporto di Vittorio Emanuele.

A mezzogiorno, De Courten ricevette dal Comando supremo un promemoria di istruzioni nel caso di azioni germaniche contro le forze italiane, in cui era richiesto di mettere al sicuro la flotta portandola in porti a sud del parallelo Livorno-Ancona. Tornato in serata presso il Comando supremo, solo allora il ministro avrebbe ricevuto da Ambrosio una copia del "Promemoria Dick", rimanendo "impietrito". Ritenendo che le trattative fossero in corso, De Courten protestò perché la Marina era stata esclusa dall'elaborazione delle clausole navali. Ambrosio allora assicurò che la flotta si sarebbe potuta concentrare a La Maddalena.

De Courten redasse allora due promemoria, poi effettivamente consegnati ad Ambrosio l'8 settembre a mezzogiorno. Nel primo rigettava le clausole del "Promemoria Dick" e propose invece di concentrare le unità a La Maddalena, a Taranto e a Lero. In questo modo alla Marina che aveva tenuto testa "da sola o quasi" alla potenza aeronavale anglo-americana si sarebbe risparmiata "una umiliazione non meritata".

Il promemoria proseguiva evocando la possibilità che le tre corazzate italiane tipo Littorio potessero essere impiegate dagli anglo-americani nel Pacifico, possedendo gli ex-nemici appena sei unità paragonabili per grandezza, potenza e velocità. Questo a giudizio di De Courten spiegava anche come mai non si erano verificati attacchi contro di esse nell'ultimo periodo. Infine, era certo che, se fossero costrette a condizioni umilianti, le navi si sarebbero autoaffondate nonostante gli ordini contrari. Il secondo documento invece contestava le condizioni navali dell'armistizio sostenendo che teneva "conto solo del punto di vista unilaterale britannico" e che "l'entità degli organi di controllo e delle misure di disarmo delle unità navali è lasciata al completo arbitrio delle autorità alleate" mancando la salvaguardia della "nostra dignità" e "la sicurezza delle nostre navi" e una definizione del problema del mantenimento della bandiera.

Si possono fare alcune valutazioni. L'elemento centrale dei promemoria è l'evitare una umiliazione della Marina, il secondo è che ritenendo De Courten ancora aperte le trattative riteneva che gli italiani avessero dei margini di manovra che in realtà non possedevano. La leadership navale, quindi, non era pienamente consapevole dei rapporti di forza politico-militari che si stavano instaurando tra gli alleati e l'Italia badogliana. Il 7 mattina, De Courten ricevette Bergamini, giunto nel frattempo da La Spezia. Il comandante delle forze da battaglia rassicurò De Courten che la flotta era a pronta a compiere la sua ultima missione, ovvero attaccare le forze nemiche nel Tirreno meridionale, pur "non nutrendo nessuna illusione sul risultato finale".

Nel pomeriggio, il ministro riunì gli ammiragli Sansonetti, Ferreri e Giartosio, gli alti comandi navali (ammiragli Bergamini, Somigli, Legnani e Da Zara) e territoriali (Maraghini da La Spezia; Casardi da Napoli; Bruto Brivonesi da Taranto e Brenta da Venezia). Nel dopoguerra sia Da Zara sia Sansonetti avrebbero sostenuto che De Courten non era stato chiaro su ciò che stava per accadere, ovvero che l'armistizio era imminente e che questo avrebbe potuto determinare una reazione tedesca. Nel pomeriggio, De Courten e Bergamini ebbero un secondo colloquio, in cui concordarono che se le forze navali fossero state costrette a lasciare i loro porti a causa dei tedeschi, si sarebbero autoaffondate per non passare in zone controllate dagli anglo-americani. Bergamini quindi alla sera del 7 settembre riteneva di doversi preparare al sacrificio finale della flotta nel Tirreno meridionale o all'autoaffondamento in caso di emergenza.

L'8 settembre la situazione precipitò a causa dell'annuncio dell'armistizio da parte di Eisenhower (ore 18:30) e dal proclama di Badoglio (ore 19:42) sull'impossibilità di proseguire la lotta contro gli anglo-americani. Eppure, nel mattino dell'8 settembre, la flotta ebbe l'ordine di approntamento per attaccare le forze anglo-americane nel Golfo di Salerno, per arrivare alle prime luci del 9 in zona operazioni. A questo punto cominciano una serie di complesse discrepanze tra le varie versioni degli eventi, quasi tutte rese nel dopoguerra come parte di memorie o testimonianze, oppure di inchieste relative all'8 settembre della Marina. In sintesi: la versione prodotta nelle memorie del ministro della Marina vorrebbe che la flotta si stesse effettivamente preparando per l'intervento contro gli anglo-americani e a tenersi pronta in caso di emergenza ad autoaffondare la flotta.

De Courten si sarebbe poi recato al Quirinale alle 18:00, dove avrebbe saputo dell'imminente comunicazione dell'armistizio e dell'adesione del sovrano allo stesso e solo allora il ministro avrebbe deciso di adempiere alle clausole armistiziali. La sera dell'8 settembre il ministro scelse anche di consigliarsi con il grande ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, il maggiore leader navale dell'Italia contemporanea, ex-ministro e capo di stato maggiore vincitore della Grande guerra sul mare, ma anche amico intimo del sovrano. Il parere di Revel fu che bisognava ubbidire agli ordini ricevuti.

La memorialistica su Bergamini confermerebbe che l'ammiraglio avrebbe saputo dell'armistizio solo al momento dell'annuncio di Eisenhower da Radio Algeri, motivo per il quale ebbe una reazione "estremamente violenta" e avrebbe voluto procedere immediatamente con l'autoaffondamento, come comunicò a De Courten nel corso di una telefonata avvenuta tra le 20:30 e le 21:00. Nel corso dello stesso contatto poi Bergamini avrebbe deciso di aderire alle clausole avendo ricevuto rassicurazione che garantivano condizioni onorevoli. Dopo di ciò, l'ammiraglio promise a De Courten di convincere i suoi comandanti a rispettare le clausole e che sarebbe partito con tutte le unità disponibili.

Viceversa, stando alle fonti analizzate da Francesco Mattesini, in particolare secondo la testimonianza dell'ammiraglio Bruno Brivonesi, resa nel 1944 alla commissione d'inchiesta della Marina sui fatti dell'8 settembre, il suo compito già la mattina dell'8 era organizzare l'arrivo della flotta a La Maddalena per il giorno successivo, avendo ricevuto anche i documenti con le modalità di navigazione previste perché Bergamini raggiungesse i porti occupati dagli anglo-americani. Inoltre, secondo una quanto emergerebbe da una testimonianza resa nel 1954 da Sansonetti al ministro della Difesa Paolo Emilio Taviani e in una lettera scritta dello stesso a De Courten nel 1956, il ministro avrebbe ordinato a Bergamini di adempiere al trasferimento a Malta prima di recarsi al Quirinale. Quest'ultimo si sarebbe dimostrato riottoso e Sansonetti avrebbe cercato di convincerlo sottolineando che l'ordine di recarsi nei porti controllati dal nemico era sanzionato dal re e che da questo sarebbe dipeso anche il trattamento del Paese dopo l'armistizio.

A questo punto le versioni tornano grosso modo a coincidere: Bergamini avrebbe ceduto e avrebbe accettato di convincere i comandanti ad adempiere alle clausole armistiziali. Alle 22:00 a La Spezia sarebbe avvenuta a bordo del Roma una riunione dei comandanti delle unità presenti nella base, nel corso della quale Bergamini avrebbe richiesto di adempiere al dovere di rispettare l'armistizio, pronunciando un discorso che nella memoria istituzionale e in quella pubblica è stato incorporato in questa forma:

Di tutto questo ai vostri uomini. Essi sapranno trovare nei loro cuori generosi la forza di accettare questo immenso sacrificio. Dite loro che i 39 mesi di guerra che, insieme abbiamo combattuto, ora nell'impari lotta, che le navi affondate lottando strenuamente, che i morti gloriosi hanno conquistato alla Marina rispetto e l'ammirazione dell'avversario. E la flotta, che fino a un'ora fa era pronta muovere contro di esso, può ora, che l'interesse della patria lo esige, andare incontro al vincitore con le bandiere al vento e possono i suoi uomini tenere ben alta la fronte.

Non era questa la via immaginata. Ma questa via dobbiamo noi prendere senza esitare, perché ciò che conta nella storia dei popoli non sono i sogni e le speranze e le negazioni della realtà, ma la coscienza del dovere compiuto fino in fondo, costi quel che costi. Sottrarsi a questo dovere sarebbe facile, ma sarebbe anche un gesto inglorioso e significherebbe fermare la nostra vita e quella della Nazione e concluderla in un gesto senza riscatto, senza rinascita, mai più. Verrà il giorno in cui questa forza vivente della Marina sarà la pietra angolare sulla quale il popolo italiano potrà riedificare pazientemente le proprie fortune. Dite tutto questo ai vostri uomini ed essi vi seguiranno obbedienti come vi hanno sempre seguito nelle ore dell'azione piena di pericoli.

Al termine della riunione Bergamini avrebbe comunicato a De Courten che era pronto a partire con tutte le navi. Il ministro gli avrebbe allora dato l'ordine di salpare per La Maddalena, sperando nel frattempo di convincere gli anglo-americani a far entrare le navi in un porto nazionale come alternativa al raggiungimento di quelli sotto il loro controllo. Anche in questo caso stava avvenendo un tentativo di ignorare parte delle disposizioni armistiziali.

I contrasti mostrano una opposizione rispetto all'immagine di concordia nell'esecuzione degli ordini armistiziali. Immagine che in realtà è stata messa in dubbio più volte. Ad esempio, del discorso di Bergamini non sono state rinvenute trascrizioni e alcuni autori vicini alla Marina, come Gino Galuppini e Giorgio Giorgerini, hanno

ipotizzato trattarsi di un apocrifo, forse costruito nel novembre 1943 su una pubblicazione propagandistica del ministero della Marina intitolata "Buona guardia dei marinai".

Più importante è il fatto che in quella pubblicazione è possibile rintracciare tutti i leitmotiv della visione proposta dall'istituzione nel dopoguerra riguardo l'armistizio: la concordia nell'eseguire gli ordini, il legame con la casa Savoia, in opposizione al fascismo, e l'affermazione secondo cui l'invio a Malta della flotta non avrebbe costituito una resa e una consegna della stessa.

Riguardo la consegna della flotta, nelle sue memorie De Courten parla di questo evento (mai citato come "consegna") come la "manifestazione più chiara dello spirito di dedizione alla patria che ha animato tutto il personale della Marina". Un approccio seguito dalla storia ufficiale degli anni Cinquanta-Sessanta secondo cui la Marina avrebbe obbedito compattamente agli ordini ricevuti. Tale interpretazione si sarebbe sedimentata nella memoria postbellica, come illustrano i volumi memorialistici del periodo, in cui c'è un rifiuto di ammissione dell'avvenuta consegna della flotta.

Rappresentativo è il testo "Tramonto di una grande marina" (1958) di Angelo Iachino, comandante delle forze navali fino all'aprile 1943, secondo cui non era avvenuta "alcuna consegna della flotta". Analoga era la posizione di Marcantonio Bragadin, autore di uno dei primi libri sulla storia navale del conflitto: "Che ha fatto la marina? 1940-45", uscito nel 1949 per la Lega navale e poi ampliato in "Il dramma della marina italiana, 1940-1945" (1968) tradotto anche negli Stati Uniti secondo cui non si era verificata "né una resa né una consegna delle navi". Analoga la posizione espressa dalla storia ufficiale scritta tra gli anni Cinquanta e Settanta in cui si sottolinea soprattutto la compattezza e la concordia nell'esecuzione delle clausole armistiziali.

Tale tesi è stata fortemente criticata da Aga Rossi che ha evidenziato che la pretesa della memoria istituzionale di una Marina compatta che esegue ordinatamente l'armistizio non corrisponde alla realtà: l'opzione dell'autoaffondamento rimase aperta fino all'ultimo e oltre un centinaio di navi andarono perse, senza contare le migliaia di uomini che comunque scelsero di continuare a combattere con i tedeschi. Invece, Giorgio Rochat ha evidenziato che i tentativi di resistere agli ordini di consegna della flotta, come nel caso di Bergamini, non troverebbero giustificazione in quanto aperta disobbedienza e pretesa di disporre in autonomia di quella che era una proprietà dello Stato, ovvero la flotta.

C'è stata poi una prospettiva che ha provato a inserire le scelte della Marina nel periodo armistiziale nell'ambito della cultura dell'istituzione. Lo studio di Concetta Ricottoli ha impiegato la categoria dell'onore per interpretare le contraddittorie scelte intraprese da differenti personalità dell'istituzione. La dimensione retorica dell'onore militare, letto attraverso le categorie del trinomio morale-dovere-onore che governa il comportamento militare fu fondamentale negli eventi del 1943-1945 che riguardarono la Marina. Una posizione che in parte concorda con la letteratura d'ambiente più recente, la quale ha evidenziato che per comprendere tali scelte occorre evidenziare la spaccatura tra la ragion di stato, che impose ai comandanti della flotta di seguire le clausole armistiziali, e l'etica del personale della Marina, frutto di un processo educativo interno condizionato da elementi come il codice d'onore, un radicato nazionalismo e la fedeltà al sovrano, che respingevano la possibilità della consegna. Questa costruzione culturale, assieme alle difficoltà di comunicazione e agli ordini contraddittori ricevuti, spesso lasciarono i comandanti a decidere in autonomia sul destino di navi e uomini.

Le divisioni nella memoria sono indicative della spaccatura interna attraversata dall'istituzione in quella fase, parte della spaccatura più generale del Paese. Il collasso dell'Esercito in seguito agli eventi dell'8 settembre 1943 era il prodotto di una crisi profonda della società italiana, le cui prime manifestazioni avevano cominciato a manifestarsi già durante l'invasione della Sicilia. Venne allora fuori il sovrapporsi di una inadeguatezza della classe dirigente, del sovrano e anche dei vertici militari, diffidenti delle forze antifasciste, così come dei comandi che, fatta parziale eccezione per quello della Marina, abbandonarono le truppe a sé stesse davanti alla reazione tedesca. La mancanza di ordini precisi da parte di Badoglio ruppe la catena di comando necessaria al funzionamento degli apparati militari. Riflesso quest'ultimo di una più ampia perdita di iniziativa dei quadri militari italiani prodotto di un ventennio dove erano stati abituati a spazi di autonomia ridotti.

Tutti questi aspetti hanno una loro importanza anche in relazione alla Marina, sebbene sia indubbio che sia stato un risultato rilevante riuscire a salvare il grosso della flotta. Su questo esito pesò certamente il fatto che, contrariamente all'Esercito, la Marina ebbe ordini precisi: consegnare la flotta nei porti alleati. Infatti, la sera dell'8 settembre De Courten diede istruzioni dettagliate a seconda del teatro in cui le unità si trovavano perché le

disposizioni armistiziali fossero rispettate. Poi, come gli altri ministri militari, il 9 mattina lasciò Roma per raggiungere il sovrano a Pescara e poi a Ortona, dove la corvetta Baionetta li avrebbe trasportati a Brindisi. Mentre De Courten era in viaggio però la situazione a Roma fu presa in mano dagli ammiragli Sansonetti e Ferreri che si occuparono rispettivamente di mantenere in funzione lo Stato maggiore e il ministero continuando a diramare ordini.

La mattina del 9 (07:15) Supermarina trasmise l'ordine di trasferire le flotta nelle destinazioni fissate dagli alleati, con i dettagli di disarmo definiti dagli stessi. Gli organi centrali rimasero al proprio posto per tutto il giorno continuando, per quanto fosse possibile date le difficoltà nelle comunicazioni, a rispondere alle richieste di ordini degli organismi periferici. Fu solo il 10, con la capitolazione di Roma che le comunicazioni furono tagliate e avviata la riduzione al minimo delle attività al ministero. Con ordini chiari e l'organizzazione centrale in posizione, la flotta continuò a operare e questo fu l'elemento che permise di salvare il grosso delle unità dalla cattura da parte tedesca. La stessa caratteristica della nave, come microcosmo funzionante intorno a una struttura fortemente verticistica che può funzionare però solo se la catena di comando interna non viene spezzata, servì in quella fase a mantenere il controllo. Infatti, pur nella presenza di divisioni interne, il 63% delle unità della flotta si salvò in quanto il meccanismo istituzionale centralizzato che aveva a disposizione continuò a funzionare, questo in aperto contrasto con quanto accadde con le altre Forze armate.