



# Quaderni

di Scienze Politiche

24

---

2023

Anno XIII - 24/2023

Registrazione presso il Tribunale di Milano n. 355 del 27.6.2011

Rivista di Classe A per i Settori Concorsuali 14/B1 – Storia delle dottrine e delle istituzioni politiche e 14 B/2 – Storia delle relazioni internazionali, delle società e delle istituzioni extraeuropee

## DIRETTORE RESPONSABILE

Massimo de Leonardis (Università Cattolica del Sacro Cuore)

## COMITATO EDITORIALE

Mireno Berrettini (Università Cattolica del Sacro Cuore), Francesco Bonini ( Rettore Libera Università Maria Santissima Assunta, Roma), Barbara Lilla Boschetti (Università Cattolica del Sacro Cuore), Giuliano Caroli (Università Cusano, Roma), Rosa Caroli (Università Cà Foscari, Venezia), AntonGiulio de' Robertis (Università degli Studi di Bari Aldo Moro), Alessandro Duce (Università di Parma), Massimiliano Guderzo (Università di Siena), Umberto Morelli (Università di Torino) †, Giuseppe Parlato (Università Studi Internazionali di Roma), Luca Ratti (Università Roma Tre), Carola Ricci (Università di Pavia), Gianluigi Rossi (Sapienza Università di Roma), Ferdinando Sanfelice di Monteforte (Università di Trieste), Andrea Santini (Università Cattolica del Sacro Cuore), Andrea Ungari (Università degli Studi Guglielmo Marconi, Roma)

## INTERNATIONAL ADVISORY BOARD

Alessandro Campi (Università degli Studi, Perugia), Paolo Colombo (Università Cattolica del Sacro Cuore), Jason Davidson (Università Mary Washington), Alan P. Dobson (Swansea University) †, Oreste Foppiani (European University Institute, Firenze), Michael Germann (Martin Luther Universität, Halle-Wittenberg), David G. Haglund (Queen's University, Kingston), Hubert Heyriès (Université Paul Valéry, Montpellier 3) †, Bahgat Korany (American University of Cairo), Antonio Marquina Barrio (Universidad Complutense, Madrid), Richard Overy (Università di Exeter), Damiano Palano (Università Cattolica del Sacro Cuore), Vittorio Emanuele Parsi (Università Cattolica del Sacro Cuore), Riccardo Redaelli (Università Cattolica del Sacro Cuore), Luca Riccardi (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale), Guido Samarani (Università Cà Foscari, Venezia), Maurizio E. Serra (Ambasciatore d'Italia e Accademico di Francia, Parigi-Roma), Georges-Henri Soutou (Président de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, Parigi), Krzysztof Strzałka (Ambasciatore e Docente Università Jagellonica di Cracovia), Stanislav L. Tkachenko (Università di San Pietroburgo), Mark Webber (Università di Birmingham)

## SEGRETARIO DI REDAZIONE

Davide Borsani (Università Cattolica del Sacro Cuore)

La pubblicazione degli articoli è soggetta a *Peer Review* anonima.

© 2023 **EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica**

Largo Gemelli 1, 20123 Milano - tel. 02.7234.22.35 - fax 02.80.53.215

e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (*produzione*); librario.dsu@educatt.it (*distribuzione*)

web: <https://libri.educatt.online/>

ISBN edizione cartacea: 979-12-5535-190-0

ISBN edizione digitale: 979-12-5535-191-7

ISSN: 2532-5302

ISSN edizione online: 2532-5310

# Indice

Introduzione.....	5
di MASSIMO DE LEONARDIS	
Stato e costituzione nel Giappone moderno: note sull'occidentalizzazione del lessico politico orientale .....	9
di SILVIO COTELLESA, CORRADO MOLteni, ROCCO W. RONZA	
Il problema aeronavale e i rapporti tra Regia Marina e Regia Aeronautica.....	33
di FERDINANDO SANFELICE DI MONTEFORTE	
The Reorganization of the Italian Navy in the 1950s .....	47
di GIACOMO INNOCENTI	
Informal Institutions and the Rule of Law or the Contrast between Constitution and Constitutional Reality - Lessons from the Western Balkans .....	69
di CAN ZEYREK	
La questione montenegrina al Congresso di Berlino e l'azione italiana .....	103
di DINO ŠABOVIĆ	
Fra diplomazia e politica di potenza. La costruzione dei confini afgani e la competizione anglo-russa in Asia centrale.....	137
di GIANLUCA PASTORI	
Gli Autori .....	157



# Il problema aeronavale e i rapporti tra Regia Marina e Regia Aeronautica

di FERDINANDO SANFELICE DI MONTEFORTE

***Abstract** – The article presents a historical analysis of the tensions between the Italian Royal Navy and the Italian Royal Air Force in the period after the First World War. Tensions were exacerbated by post-conflict budget cuts, coupled with onerous post-war commitments and the management of significant post-war crises. Particularly affected was the Naval Air Force, which was equipped with a limited number of torpedo bombers in poor operating conditions. In addition, the establishment of the Royal Air Force led to the decision of several naval officers to transfer to the new armed force. Furthermore, profound strategic divergences emerged between the Navy and the Air Force, followed by poor cooperation between the two forces, making joint exercises and planning extremely difficult. The results of this become evident during the Second World War, when the lack of cooperation between the Navy and the Air Force led to several embarrassing episodes for the Italian Armed Forces. After the war, the lessons learnt made it possible to embark on a path aimed at better integrating the two forces and ensuring the synergy essential for a successful operation.*

## Il personale

Dopo la fine della Prima Guerra Mondiale, la Regia Marina e il Regio Esercito subirono una serie di tagli di bilancio che ne minarono l'operatività, proprio quando gli impegni dovuti alla gestione delle crisi post-belliche erano diventati estremamente gravosi e logoravano ancor più le forze e i materiali rimasti, dopo l'enorme dispendio di mezzi e uomini dovuto alla guerra. Vi erano infatti navi impegnate per la crisi di Fiume, per l'occupazione delle isole dalmate, per il controllo degli Stretti Turchi e del mar Nero, oltre che per appoggiare la spedizione in Anatolia sud-occidentale.

In Marina, a soffrirne più delle altre componenti fu la sua Forza Aerea, che nel 1925 possedeva ormai solo «circa 140 idrovolanti, fra idro-caccia (M 5 e M 7), idro-ricognizione (M 9 e FB 4), idro-ricognizione veloce (S 13) e a doppio comando per scuola di pilotaggio (M 18), solo una sessantina dei quali in condizione di poter

volare. Erano in costruzione presso le ditte altri 26 apparecchi (S 16 bis e M 18). Ma gli aerei dichiarati efficienti erano in gran parte di tipo superato, con strutture usurate, ed esistevano problemi per i nuovi motori, che giungevano dall'industria senza essere stati sottoposti ad adeguato collaudo»<sup>1</sup>.

L'attività di volo era quindi oltremodo limitata, e gli ufficiali piloti erano «in gran parte costretti alle normali destinazioni degli incarichi a terra o a bordo delle navi, con rare opportunità di volo»<sup>2</sup>. Oltretutto, questi si ritrovavano a bordo, dopo anni di assenza, impegnati a svolgere un servizio al quale non erano più abituati. L'insofferenza dei piloti era incrementata dal fatto che numerosi tra loro si erano distinti in operazioni di guerra, mentre i loro colleghi imbarcati sulle unità maggiori della Squadra Navale erano stati poco coinvolti nei combattimenti.

Infatti le principali unità della flotta, dopo che il *Garibaldi* e l'*Amalfi* erano stati affondati in Adriatico da sommergibili austriaci, durante missioni di bombardamento costiero, erano rimaste in porto, finendo per essere impiegate solo in poche occasioni; dato che, di conseguenza, la guerra in Adriatico aveva visto in azione prevalentemente aerei e naviglio sottile, come le siluranti, si creò subito una forte tensione tra gli ufficiali di superficie e i piloti, anche perché i primi erano invidiosi dei secondi, la cui carriera sarebbe stata inevitabilmente favorita dalle numerose decorazioni al valore guadagnate, in occasione dei combattimenti aerei sostenuti.

Non ci deve meravigliare molto, quindi, che quando si verificarono, quasi contemporaneamente, la riduzione dei quadri e la costituzione della Regia Aeronautica, un centinaio di ufficiali piloti provenienti dai corsi normali dell'Accademia Navale transitasse subito nella nuova Forza Armata. Si trattava, nella maggior parte, di Tenenti di Vascello (circa il 6% dell'organico nel grado), a parte due Capitani di Corvetta neo-promossi, oltre ad alcuni ufficiali del Genio Navale e sottufficiali specialisti.

A questi si aggiunsero, successivamente, «una cinquantina di giovani ufficiali di Marina di complemento dei vari corpi con abilitazione al pilotaggio 'ante' o 'post' destinati ai quadri subalterni,

---

<sup>1</sup> R. Battista La Racine, *Gli Ufficiali di Marina passati in Aeronautica all'atto della costituzione della nuova Arma. Una scelta di vita*, "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", giugno 2007, p. 145.

<sup>2</sup> *Ibi*, p. 150.

in attesa degli ufficiali formati dall'Accademia Aeronautica»<sup>3</sup>. La Marina, inoltre, accettò di ospitare i primi corsi a Livorno, fornendo anche il comandante interinale, nella persona del Capitano di Vascello Giulio Valli. Fu un gesto di apertura, per dimostrare che la Marina non aveva obiezioni alla costituzione della nuova Forza Armata.

In effetti, gli ufficiali di Marina passati all'Aeronautica furono relativamente pochi, e finirono per costituire solo l'11% del suo organico; un altro motivo che limitò l'esodo verso l'Arma Azzurra fu il fatto che la Marina era stata autorizzata a «destinare, a titolo temporaneo, suoi ufficiali al servizio aereo, allo scopo di costituirsi un nucleo di specialisti nell'impiego dell'arma aerea marittima (Studi guerra aeromarittima ed equipaggiamento di velivoli imbarcati sulle navi, di apparecchi siluranti e delle aeronavi in servizio nella R. Marina). Analoga facoltà è data al Ministero della Guerra per quanto riguarda l'aviazione terrestre»<sup>4</sup>.

Rimase quindi, almeno fino al 1930, una «componente volativa» all'interno della Forza Armata, che limitò l'esodo dei piloti più di quanto non facessero i provvedimenti del Ministero della Marina che – sostenne l'Aeronautica – lo avrebbero frenato. In effetti, su questo punto, che divenne il primo argomento di dissidio tra le due FFAA, sono state fatte ricerche, con esito non proprio conclusivo<sup>5</sup>.

L'origine di questo contenzioso è dovuto al fatto che – tre anni dopo la costituzione dell'Aeronautica – la Direzione Generale del Personale della Marina inviò agli ufficiali transitati nell'Arma Azzurra una lettera in cui li informava che, a norma di legge, potevano rientrare negli organici, essendo trascorso il periodo prescritto per compiere la scelta definitiva sul proprio futuro.

Si trattava, in effetti, solo di un «atto dovuto» anche inutile, dato che gli ufficiali avevano fatto una carriera molto più rapida nella nuova Forza Armata, e non si sognavano minimamente di perdere uno o due gradi per tornare in Marina!

Anche altri elementi porterebbero a escludere un atteggiamento di deliberato blocco dell'esodo, da parte della Marina: un

---

<sup>3</sup> *Ibi*, p. 151.

<sup>4</sup> R.D. n° 645 in data 28 marzo 1923, concernente la costituzione della R. Aeronautica, art. 10. (G.U. 3 aprile 1923, n° 78).

<sup>5</sup> R. Battista La Racine, *op. cit.*, p. 151.



esame alla cartella personale di un ufficiale di spicco, Umberto Maddalena<sup>6</sup>, fa infatti intravedere una situazione piuttosto diversa. Maddalena, proveniente dal complemento e transitato in servizio permanente per meriti di guerra, si era dedicato in quegli anni ai “rally aerei”, un mezzo per propagandare la causa del volo e aprire nuove possibilità commerciali, attraverso gli eventi sportivi.

L'ufficiale prestava servizio nelle “Stazioni Idrovolanti” dove l'attività era limitata, come abbiamo visto; i superiori però, pur non ostacolando la sua partecipazione ai “rally aerei”, lo consideravano “in licenza”, tanto che, una volta esaurita la spettanza annuale, Maddalena dovette chiedere di passare in aspettativa; questo gli causò un ritardo nella promozione a Tenente di Vascello, con conseguente istanza al Ministero e provvedimento di promozione “a posteriori”, sia pure con perdita di anzianità.

Da quanto sopra si evince che la Marina, più che ostacolare l'esodo, irritò i più ardenti pionieri del volo con la sua mentalità tradizionale – ancor oggi prevalente, e non a torto! – secondo cui si è prima ufficiali di Marina e poi specialisti di una branca particolare, sia essa il servizio artiglieria o quello aereo. Gli ufficiali di Marina piloti più anziani e prestigiosi condividevano tale impostazione, e perciò non transitarono nell'Arma Azzurra.

Tra questi, il più illustre, il comandante Mario Calderara, primo italiano ad essere stato brevettato al volo dai fratelli Wright, diede le dimissioni dal servizio e passò alla vita civile, ma gli altri rimasero in Marina: si trattava del comandante Salvatore Denti di Pirajno – un dirigibilista stimato in tutta Europa per la sua competenza, noto per aver sorvolato Londra appeso per un piede, a causa dell'avaria a un dirigibile del quale aveva individuato, prima del volo, i gravi difetti di manovrabilità<sup>7</sup> – dello stesso comandante Valli, nonché di due Tenenti di Vascello, compagni di corso in Accademia Navale: Francesco Maugeri e Aimone di Savoia, Duca di Spoleto. Tutti questi raggiunsero i più alti gradi in Marina, e furono successivamente coinvolti nelle numerose dispute tra le due FFAA, negli anni successivi.

---

<sup>6</sup> Ufficio Storico della Marina Militare [USMM], cartella 330, che contiene tutte le domande avanzate da Maddalena per ottenere le licenze, essere collocato in aspettativa, e poi include il ricorso per la mancata promozione assieme ai colleghi di pari anzianità.

<sup>7</sup> C. Tomaselli, *Avventure Eroiche*, Milano, 1937, pp. 23-33.

Questo spiega perché, in Aeronautica, «gli ufficiali provenienti dall'Esercito erano in netta prevalenza»<sup>8</sup>. Va anche detto quanto difficile fosse, all'interno dell'Arma Azzurra, la convivenza tra due mentalità profondamente diverse: quella metodica, formalista e burocratica della Marina di allora, tutta votata alla qualità dei materiali, e quella del Regio Esercito, dove si era più portati a privilegiare l'ardimento individuale, anche a scapito della cura del materiale. Questo fu un problema che afflisse l'Arma Azzurra per anni, fino a Seconda Guerra Mondiale inoltrata, e fu causa di dissidi anche ad alto livello, uno dei quali portò all'estromissione di Francesco De Pinedo dall'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, proprio per la sua pignoleria nei confronti delle industrie.

Oltretutto, la prematura scomparsa, per una serie di incidenti che ne causarono la morte, dei tre ex marinai di maggiore anzianità e prestigio, De Pinedo, Guidoni – un ingegnere di grande prestigio – e Maddalena, nonché l'anticipata cessazione dal servizio del quarto, Casagrande, fecero prevalere la seconda impostazione, rispetto alla prima.

Altro problema che affliggeva la nuova Forza Armata – frutto della giovane età della sua leadership – era la scarsa attenzione alle situazioni geostrategiche, il che la porterà a una incomprensione di fondo delle motivazioni della Marina, nel corso delle interminabili discussioni tra le due FFAA.

### **Le divergenze con la Marina**

Nell'immediato primo dopoguerra, in Marina era prevalsa temporaneamente una tendenza molto vicina a quella della *Jeune École* francese della fine XIX secolo; i suoi esponenti maggiori erano gli Ammiragli Thaon di Revel e Sechi, che tendevano a privilegiare «il naviglio leggero e silurante di ogni specie»<sup>9</sup> «relegando le corazzate (e di riflesso le flotte d'altura) a un ruolo addestrativo e di deterrenza statica»<sup>10</sup>. Dato che i due Ammiragli erano stati i promotori della «guerriglia navale» in Adriatico, era logico che essi enfatiz-

---

<sup>8</sup> G. d'Avanzo, *Ali e Poltrone*, Roma, 1976, p. 83.

<sup>9</sup> G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, 1989, p. 127.

<sup>10</sup> *Ibi*, p. 128.

zassero quelle componenti che, con la loro attività, avevano dato lustro alla Forza Armata.

Dietro questa impostazione vi era l'intenzione di mantenere una capacità di deterrenza in Adriatico, nei confronti della neonata Jugoslavia, ritenuta la minaccia principale per il Paese. Il difetto principale di questa concezione era che non si teneva conto del fatto che dietro a Belgrado vi fosse Parigi, intenzionata a contenere le ambizioni italiane post-belliche, ritenute eccessive: non ci si poteva quindi limitare a minacciare esclusivamente il membro più piccolo di questa alleanza informale, dato il rischio di essere presi alle spalle.

Di questa situazione fu necessario prendere atto rapidamente: non a caso, già nel 1921, il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina, il Contrammiraglio De Lorenzi, propose un cambio nella linea di pensiero, destinato a durare molto più a lungo del suo stesso promotore, che fu presto avvicinato.

Nel suo promemoria al Ministro, egli espresse la necessità di una nuova strategia dei mezzi, che «si basava su due assunti principali: l'impegno marittimo dell'Italia sarebbe stato nel bacino occidentale del Mediterraneo, identificando, pur se tacitamente, l'avversario potenziale nella Francia; l'arma su cui la Marina avrebbe dovuto fare affidamento sarebbe stata rappresentata dalle grandi navi da battaglia»<sup>11</sup>, appoggiate dalle fortificazioni della base avanzata anti-francese, La Maddalena.

Questo scenario di base della pianificazione spiega anche la posizione italiana alle due conferenze sul controllo degli armamenti navali di Washington, nel 1921, e di Londra, nel 1930, in cui la nostra delegazione ebbe sempre la Francia come pietra di paragone nella definizione dei tetti massimi di costruzione del naviglio. Il fatto che Parigi non si fosse lanciata nella costruzione di portaerei – a parte il prototipo, mal riuscito, del *Béarn*, la cui velocità superava di poco i 20 nodi – e il vantaggio di velocità posseduto dagli idrovolanti rispetto ai velivoli a carrello fisso, fece ritenere sufficiente, in quegli anni, disporre di una unità come il *Miraglia*, capace di portare velivoli del primo tipo, utili per allargare il raggio di esplorazione delle forze navali.

---

<sup>11</sup> *Ibi*, p. 130.

Parallelamente, la leadership della Marina ricercò la collaborazione con l'Aeronautica, mediante esercitazioni congiunte. Fin dal 1924, però, i deludenti risultati accesero un'aspra polemica, destinata a trascinarsi a lungo, tanto che l'Aeronautica smise presto di impegnare il grosso delle proprie forze aeree in tali occasioni.

Il risultato fu che, un decennio dopo, «l'addestramento 1935-38 denunciava ancora la mancanza di ogni forma sostanziale di cooperazione aeronavale, salvo quella dei reparti aerei assegnati alla Regia Marina, dove però l'efficienza era minata dai continui movimenti del personale dell'Aeronautica, che impediva la formazione di equipaggi di volo ben addestrati e amalgamati per le missioni navali»<sup>12</sup>.

In questa disputa senza fine, in cui l'Aeronautica temeva che ogni richiesta di collaborazione da parte altrui nascondesse un tentativo di ridurla a un ruolo subalterno, l'Arma Azzurra godeva di un appoggio forte da parte del governo di Mussolini, anche se il dittatore aveva un quadro ben preciso della situazione delle forze aeree, e cercasse di rendere sempre più efficace la collaborazione tra le due FFAA.

In una sua lettera privata all'Ammiraglio Cavagnari, da quest'ultimo esibita dopo la fine del conflitto, si legge, infatti: «È mia convinzione che non sia necessario modificare l'ordinamento aeronautico del 1931; si tratta piuttosto di perfezionarlo, in modo che l'Aviazione assegnata dall'articolo 9 alla Regia Marina sia sempre di più all'altezza del suo compito. Per tale obiettivo, intendersi con l'Aeronautica»<sup>13</sup>.

Naturalmente, il problema principale era la collaborazione tra l'Armata Aerea e la Flotta, non solo lo stato di inefficienza dell'Aviazione per la Marina, il cui compito era solo quello della ricognizione, un'attività che l'Arma Azzurra riteneva peraltro «accessoria»<sup>14</sup> e quindi le lesinava le risorse necessarie, mantenendo in linea velivoli obsoleti, come il CANT Z 501, soprannominato *Mammajut*. In effetti, all'interno dell'Aviazione per la Marina vi

---

<sup>12</sup> *Ibi*, p. 390.

<sup>13</sup> Lettera di Mussolini in data 30 maggio XIII (minuta nel "Fondo Bernini", USMM).

<sup>14</sup> Nota allegata alla Memoria "Raccolta Documenti relativi alle relazioni fra Marina e Aeronautica", Fondo Bernini, USMM, ottobre, 1948, p. 3 (Di seguito indicata come "Nota").

era una buona cooperazione tra gli appartenenti alle due FFAA, tanto che, pochi anni prima, erano stati condotti con successo gli esperimenti di lancio siluri dagli idrovolanti S-55.

L'Ammiraglio Cavagnari, quando divenne Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario della Marina, fece di tutto per creare un clima di collaborazione, arrivando perfino a dichiarare alla Camera, il 10 maggio 1939, che «l'elevato spirito di collaborazione dei nostri camerati dell'Aeronautica ci ha permesso di affinare in quest'ultimo anno la collaborazione aeronavale. La capacità e il tanto provato eroismo dei nostri aviatori ci assicurano quel coordinamento dell'azione sul mare e nel cielo, che è presupposto indispensabile del successo»<sup>15</sup>.

In effetti, esercitazioni congiunte tra la flotta e l'armata aerea si svolsero quell'anno, e fu possibile creare un minimo di sinergia; l'anno successivo il Generale Pricolo, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, rispose indirettamente a queste aperture, asserendo che «in Italia, non un'aliquota dell'Aviazione, ma tutta l'Aviazione è disponibile per collaborare»<sup>16</sup>.

Ma i capi possono fare poco, se l'ambiente non è favorevole, e da una parte «i colonnelli e i generali (dell'Aeronautica) giunsero a sussurrare (che Pricolo) ci ha venduti all'esercito e alla marina»<sup>17</sup>, mentre in Marina l'opinione sul discorso di Cavagnari era che «non si può davvero scorgere dove il Capo della Marina abbia individuato il presupposto indispensabile del successo»<sup>18</sup>.

Le questioni che non si riusciva a risolvere, soprattutto a causa delle opposte concezioni degli Stati Maggiori interessati, erano essenzialmente quattro:

- Lo stato penoso della ricognizione marittima (che abbiamo già visto);
- La questione degli aerosiluranti, frutto di un'iniziativa congiunta dei marinai e degli aviatori dell'Aviazione per la Marina, ma visti con diffidenza dall'Aeronautica, i cui S-79 non erano adatti al volo a bassa quota. Solo l'evidenza della guerra non la costrinse a cambiare impostazione e a modificare gli S-79 per far loro svolgere quel ruolo;

---

<sup>15</sup> Nota, p. 2.

<sup>16</sup> G. d'Avanzo, *op. cit.*, p. 267.

<sup>17</sup> *Ibi*, p. 268.

<sup>18</sup> Nota, p. 2.

- Il problema degli Osservatori di Marina, che erano stati, a guerra in corso, «estromessi dagli aerosiluranti»<sup>19</sup>, facendo perdere a tale componente quella capacità di riconoscere le navi avversarie che gli Osservatori avevano;
- La questione della portaerei.

### La portaerei

Dato che per la Marina il confronto con la Francia – che dopo l’infelice esperimento del *Béarn* aveva rinunciato a costruire portaerei – rimase a lungo l’unica ipotesi di conflitto, i suoi Capi di Stato Maggiore prestarono per anni un orecchio poco attento alle crescenti pressioni che un certo numero di ufficiali esercitava per ottenere la costruzione di una portaerei, a imitazione di quanto fatto dalle Marine maggiori.

I capofila di questa corrente di pensiero erano l’Ammiraglio Bernotti e il comandante Fioravanzo, due tra le più dotate menti strategiche del Paese. Le loro pressioni avevano portato, nel 1927, a una riunione alla presenza di Mussolini; fu proprio il fatto che la Francia non aveva portaerei temibili a motivare sia la rinuncia dell’Ammiraglio Burzagli a discutere il problema, in quell’occasione, sia l’alternarsi di pareri favorevoli e contrari alla costruzione di tale tipo di unità, negli anni successivi.

A dire il vero, mentre l’Aeronautica temeva, in parte a ragione, che la questione della portaerei non fosse altro che un “Cavallo di Troia” per la ricostituzione dell’Aviazione della Marina, al Lungotevere delle Navi non vi erano idee molto chiare sul possibile utilizzo di tali unità: prima l’Ammiraglio Thaon di Revel pensava che l’unità servisse per “proiettare potenza a terra”, cosa di dubbia riuscita, specie contro Paesi dotati di una numerosa aviazione basata a terra, poi si parlò addirittura di “flotta di evasione”, intendendo che una portaerei sarebbe servita solo negli spazi oceanici.

In realtà, all’epoca la portaerei era soprattutto un mezzo per il combattimento tra flotte contrapposte, potendo fornire, in alto mare, un ombrello difensivo contro attacchi aerei, oltre ad attaccare le forze navali nemiche; in alcune circostanze era possibile

---

<sup>19</sup> Nota, p. 5.

impiegarla per rapide – ancorché rischiose – incursioni contro basi nemiche, sfruttando l'effetto sorpresa, come fecero i Britannici contro Taranto e Mers-el-Kebir, imitati poi dai Giapponesi a Pearl Harbour.

Che la portaerei fosse necessaria per l'Italia anche nel Mediterraneo lo si iniziò a capire in Marina solo dopo la Guerra di Abissinia e quando, in conseguenza dell'implosione della Spagna, la Francia iniziò la costruzione di due portaerei; oltretutto, in quegli anni era iniziato il nostro progressivo avvicinamento alla Germania e di conseguenza si deteriorarono le relazioni con Londra, la cui *Mediterranean Fleet* aveva sempre almeno una portaerei, talvolta ad Alessandria, più spesso a Gibilterra.

Non a caso, nel 1936, la pianificazione della Marina incluse per la prima volta «due ipotesi politiche: una minaccia francese (con la Gran Bretagna neutrale) e una minaccia britannica (con la Francia neutrale)»<sup>20</sup>, anche se le implicazioni derivanti dalla seconda ipotesi erano talmente gravose, sul piano delle costruzioni navali necessarie, che non se ne fece niente.

Ma l'unica spiegazione chiara sulla necessità per l'Italia di una portaerei venne nel corso del dibattito ospitato dalla Rivista Aeronautica in quegli anni, a opera del comandante Maugeri, il quale sostenne che «il Mediterraneo non è un bacino ristretto, (ed) è tanto grande che gli Inglesi vi tengono le loro migliori navi portaerei, pur disponendo di tre munitissime basi disposte in modo eccellente, quali Suez, Malta e Gibilterra»<sup>21</sup>.

La guerra mise in evidenza quanto deleteria fosse la mancanza di collaborazione tra Marina e Aeronautica, e le polemiche non furono poche, in occasione di ogni insuccesso, dal bombardamento della flotta italiana a Punta Stilo alla mancata intercettazione dei velivoli britannici che avevano condotto l'incursione nel porto di Taranto, dopo aver percorso il Salento in lungo e in largo; perfino i mancati avvistamenti del nemico, a causa delle carenze della ricognizione marittima, divennero oggetto di recriminazioni.

Ma, come Maugeri aveva asserito, il bacino occidentale e il cosiddetto “mare di Creta” si dimostrarono le aree più critiche, essendo assimilabili a spazi oceanici: non a caso fu proprio in quelle

---

<sup>20</sup> M. Angelozzi - U. Bernini, *Il Problema Aeronavale Italiano*, Livorno, 1981, p. 47.

<sup>21</sup> *Ibi*, p. 57.

acque che la Marina subì, durante il secondo conflitto mondiale, le sue umiliazioni più cocenti, come la mancata intercettazione della Forza K – che riuscì a sfuggire alla nostra flotta dopo aver bombardato Genova, il 9 febbraio 1941 – e la fallita incursione della flotta italiana a sud di Creta, che portò agli scontri di Gaudò e di Matapan, del 28 e 29 marzo dello stesso anno.

La forza degli eventi mise quindi fine alle discussioni e costrinse le due FFAA alla collaborazione: la ricognizione navale ebbe velivoli migliori, i CANT Z506 al posto dei vecchi CANT Z501, alcuni bombardieri S-79 furono finalmente trasformati in modo da svolgere il compito di aerosiluranti e le due FFAA iniziarono il faticoso confronto per concordare l'ordinamento dell'aviazione imbarcata sulla portaerei.

Ci volle un anno intero e tre versioni successive del testo, prima di arrivare all'accordo, materializzato nel *Regolamento Provvisorio per l'Aviazione Imbarcata sulla nave Portaerei*. Il documento venne quindi emanato congiuntamente dai due Stati Maggiori nel 1943, quando ormai, con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, le sorti del conflitto nel Mediterraneo erano segnate.

Sul fatto che il comandante della nave dovesse essere un ufficiale di Marina brevettato "Osservatore", ambedue le parti furono subito d'accordo, come pure sulla suddivisione tra le responsabilità operative e quelle organiche e disciplinari; lo stesso avvenne per la norma secondo cui i piloti della R. Aeronautica avrebbero dovuto essere destinati al reparto imbarcato, permanendovi per almeno due anni, per evitare gli inconvenienti lamentati in passato per l'Aviazione per la Marina.

Le discussioni si concentrarono invece sul tentativo della Marina di assegnare al Reparto Aviazione, agli ordini del Comandante dell'Aviazione imbarcata, un ufficiale osservatore M.M. come Capo Reparto – tentativo che venne respinto – e su chi dovesse dare gli ordini per l'impiego dei velivoli, se cioè competesse al comandante della nave o al comandante delle forze in mare; saggiamente, si decise di assegnare al primo tale autorità, dato che comunque il comandante della forza navale avrebbe emanato direttive di più ampio respiro, cui la nave si sarebbe inevitabilmente adeguata.

Un altro aspetto curioso, abbastanza dissonante rispetto al clima di guerra di quei mesi, era la norma riguardante le visite di



dovere nei porti, che avrebbero dovuto essere svolte dal comandante della nave *insieme* al comandante dell'Aviazione imbarcata, «sempre che il Comandante locale rivesta il grado di Ufficiale Generale»<sup>22</sup>. Laddove il comandante locale fosse meno anziano del comandante della nave, ma più anziano del comandante dell'Aviazione imbarcata, solo quest'ultimo avrebbe dovuto recarsi in visita dal primo.

Il compromesso, però, non venne visto con favore, almeno in Marina. Il commento che il Direttore Generale di MARIPERS fece sul *Regolamento Provvisorio* era indicativo: «pare anzitutto a questa DG che lo spirito delle norme contenute nel Regolamento abbia tenuto di mira piuttosto l'autonomia dell'aviazione imbarcata, nei limiti dell'autorità del Comando della nave, anziché il principio imprescindibile che, sopra ogni altra esigenza, sovrasti e debba sovrastare, a bordo, l'autorità del Comando Navale»<sup>23</sup>.

Il fatto che l'Aeronautica ne fosse altrettanto insoddisfatta è deducibile dal mancato utilizzo di tale documento, come base per un accordo, negli anni successivi al conflitto, anche se, in effetti, la traccia di quest'accordo potrebbe essersi persa nel caos degli eventi successivi all'armistizio dell'8 settembre 1943.

## Conclusioni

Nel dopoguerra si rafforzò in Marina il partito dei “falchi” che criticavano i Capi di Stato Maggiore del passato, perché «nel dibattere le diverse questioni relative alla collaborazione aeronavale, non presero la ferma attitudine che avrebbe dovuto loro derivare dall'intima convinzione di combattere per una buona causa, portandola anche all'estrema conseguenza di declinare la responsabilità del Comando»<sup>24</sup>.

Le loro pressioni portarono al primo scontro nel 1949, con Maugeri – che aveva combattuto come pilota durante la Prima Guerra Mondiale – Capo di Stato Maggiore della Marina; nel

---

<sup>22</sup> *Regolamento Provvisorio per l'Aviazione Imbarcata sulla Nave Portaerei, 1943 – XXI, art. 30.*

<sup>23</sup> Dp. N° 7203 in data 10 ottobre 1942 di MARIPERS (Cartella 11 – 11b, USMM).

<sup>24</sup> Nota, p. 1.

corso del dibattito fu approntato, a cura dell'Ufficio Storico della Marina, un dossier particolareggiato sulle divergenze degli anni precedenti tra le due FFAA<sup>25</sup>. Il contenzioso fu poi risolto con la costituzione dell'Aviazione Antisommergibili, mentre gli Stati Uniti negarono all'Italia la disponibilità di una portaerei di scorta, malgrado ne avessero ceduta una alla Francia.

Vi fu poi lo scontro del 1986 sull'Aviazione Imbarcata, che ha portato alla legge attualmente in vigore. Merita ricordare che, anche in quest'ultima occasione il Capo della Marina ricercò anzitutto un accordo: l'Ammiraglio Monassi, infatti, nella sua lettera al Generale Bartolucci, suo corrispondente, aveva inizialmente proposto un accordo sulla base della legge sull'Aviazione Antisommergibili – che prevedeva piloti di ambedue le FFAA. Solo quando giunse una risposta decisamente negativa, il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina, l'Ammiraglio Marulli, puntò decisamente verso una componente imbarcata costituita tutta da piloti di Marina.

In tale occasione, è interessante ricordare che il *Regolamento Provvisorio* del 1943 non fu considerato da nessuno dei due contendenti una possibile base per la costituzione dell'Aviazione Imbarcata, malgrado ci fosse stato chi, all'interno della Marina, lo avesse proposto.

Si deve al Presidente Spadolini la legge che alla fine fu approvata, molto vicina a quanto inizialmente proposto dall'Ammiraglio Monassi. Oggi, al GRUPAER – come si chiama il reparto dell'Aviazione imbarcata – vi sono piloti di ambedue le FFAA, che praticano quella sinergia indispensabile per ogni impresa di successo.

---

<sup>25</sup> *Raccolta Documenti relativi alle Relazioni fra Marina e Aeronautica*, Fondo Bernini, USMM, ottobre 1948.





finito di stampare  
nel mese di febbraio 2024  
presso la LITOGRAFIA SOLARI  
Peschiera Borromeo (MI)  
su materiali e tecnologia ecocompatibili

EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica  
Largo Gemelli 1, 20123 Milano - tel. 02.7234.22.35 - fax 02.80.53.215  
e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (produzione); librario.dsu@educatt.it (distribuzione)  
web: www.educatt.it/libri

ISBN: 979-12-5535-190-0 / ISBN edizione digitale: 979-12-5535-191-7  
ISSN: 2532-5302 / ISSN edizione digitale: 2532-5310

I *Quaderni* sono liberamente scaricabili all'indirizzo Internet <http://www.quaderniscienzepolitiche.it>  
È possibile ordinare la versione cartacea: on line all'indirizzo [www.educatt.it/libri](http://www.educatt.it/libri); tramite fax allo 02.80.53.215  
o via e-mail all'indirizzo [librario.dsu@educatt.it](mailto:librario.dsu@educatt.it) (una copia € 15; abbonamento a quattro numeri € 40).

Modalità di pagamento:

- bonifico bancario intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica presso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo - IBAN: IT 08 R 03069 03390 211609500166;
- bonifico bancario intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica presso Monte dei Paschi di Siena - IBAN: IT 08 D 01030 01637 0000001901668;
- bollettino postale intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica su cc. 17710203

I *Quaderni di Scienze Politiche*, la cui pubblicazione è iniziata nel 2011 sotto la denominazione di *Quaderni del Dipartimento di Scienze Politiche*, si ispirano ad una tradizione scientifica interdisciplinare orientata allo studio dei fenomeni politici nelle loro espressioni istituzionali e organizzative a livello internazionale e, in un'ottica comparatistica, anche all'interno agli Stati. Essi sono promossi dal Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, costituito nel 1983 e interprete fedele della tradizione dell'Ateneo.

Il fondatore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, Padre Agostino Gemelli, affermava nel 1942 che diritto, storia e politica costituiscono «un tripode» sul quale si fondano le Facoltà di Scienze Politiche, delle quali difendeva l'identità e la funzione. Circa vent'anni dopo, Francesco Vito, successore del fondatore nel Rettorato e già Preside della Facoltà di Scienze Politiche, scriveva: «Noi rimaniamo fedeli alla tradizione scientifica secondo la quale l'indagine del fenomeno politico non può essere esaurita senza residui da una sola disciplina scientifica. Concorrono alla comprensione della politica gli studi storici, quelli filosofici, quelli giuridici, quelli socio-economici». Per Gianfranco Miglio, Preside per trent'anni della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università Cattolica e per otto anche Docente di Storia dei Trattati e Politica Internazionale, la storia è il laboratorio privilegiato della ricerca politologica.

Pubblicati sia a stampa sia *online* sul sito internet [www.quaderniscienzepolitiche.it](http://www.quaderniscienzepolitiche.it), i *Quaderni* ospitano articoli soggetti a *Peer Review*.

## ORBEM PRUDENTER INVESTIGARE ET VERACITER AGNOSCERE

In copertina: Martin Waldseemüller (1470 ca.-post 1522), *Mappa della terra*, 1507. Edito a Saint-Die, Lorena, attualmente alla Staatsbibliothek di Berlino - Foto: Ruth Schacht. Map Division. © 2019. Foto Scala, Firenze.

La mappa disegnata nel 1507 dal cartografo tedesco Martin Waldseemüller, la prima nella quale il Nuovo Continente scoperto da Cristoforo Colombo è denominato "America" e dichiarata nel 2005 dall'UNESCO "Memoria del mondo", è stata scelta come immagine caratterizzante dell'identità del Dipartimento, la cui area scientifica ha tutte una forte dimensione internazionalistica.



euro 15,00