

Il mare Adriatico nella Prima Guerra Mondiale: scenari di guerra e confronto geopolitico in un'area nodale



ALESSANDRO GALLO

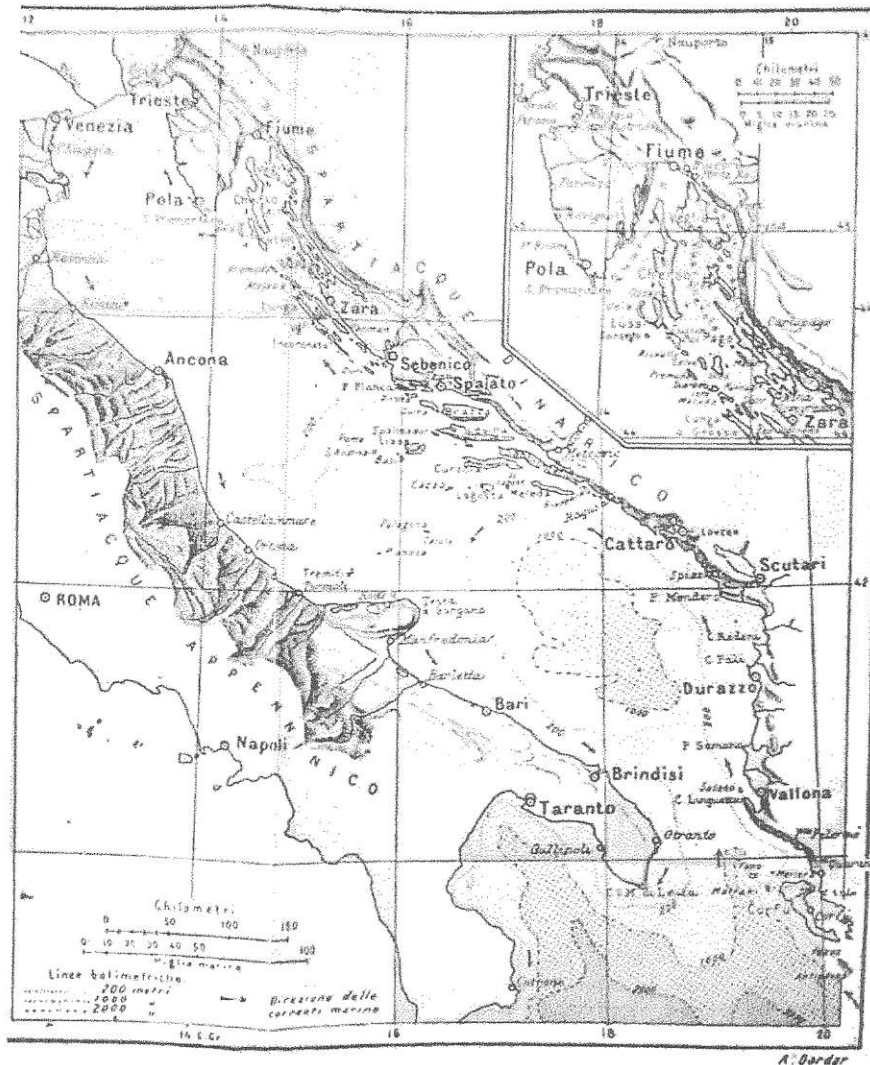
Introduzione

L'Adriatico ha costituito, durante la Prima Guerra Mondiale, un teatro di operazioni non particolarmente rilevanti dal punto di vista propriamente bellico ma nel quale si sono concentrate complesse questioni geostrategiche e geopolitiche che lo rendono uno scenario interessante e ricco di spunti in ambito sia italiano che austro-ungarico. Alle succitate questioni, che esamineremo successivamente con maggior dettaglio, si aggiungono le caratteristiche morfologiche di un mare di piccola estensione, bassa profondità e con una morfologia asimmetrica tra le due sponde, che contribuiscono in modo considerevole a creare un ambiente in cui la guerra marittima si è dovuta, per forza, svolgere in modo del tutto particolare.

Una morfologia determinante

Il Mare Adriatico presenta, come appena ricordato, una serie di caratteristiche che hanno profondamente influenzato, si potrebbe dire quasi determinato, lo svolgimento della guerra marittima che, in effetti, si è sviluppata secondo un andamento del tutto originale¹. Quando si fa riferimento a queste

¹ COLONEL LONGMORE - ADMIRAL DI LORENZI - LORD BRYCE, *Physical and strategic geography of the Adriatic discussion*, in «The Geographical Journal», 4 (1919), pp. 223-228.; COMMANDER RONCAGLI, *Physical and strategic geography of the Adriatic*, in «The Geographical Journal», 4 (1919), pp. 209-223.



1. Morfologia e batimetria del Mar Adriatico

Da: G. RONCAGLI, *Il problema militare dell'Adriatico spiegato a tutti*, Roma, Reale Società Geografica Italiana 1918

caratteristiche ci si riferisce, innanzitutto, alla sua piccola dimensione che è di soli 132.000 km². Visto nel contesto più generale del Mediterraneo esso appare come un ramo secondario di quest'ultimo, che si estende per 2,5 milioni di km². Inoltre rispetto all'insieme del Mediterraneo che presenta un orientamento longitudinale nel senso est-ovest si sviluppa con un orientamento NO-SE, costituendo una sottile ma evidente divisione tra la penisola italiana e quella balcanica. La lunghezza dell'Adriatico è di 800 km tra le coste venete e il Canale d'Otranto, ampio poco più di 70 km, mentre la larghezza varia da 90 a 200 km. Un altro aspetto morfologico di notevole rilevanza per le opera-

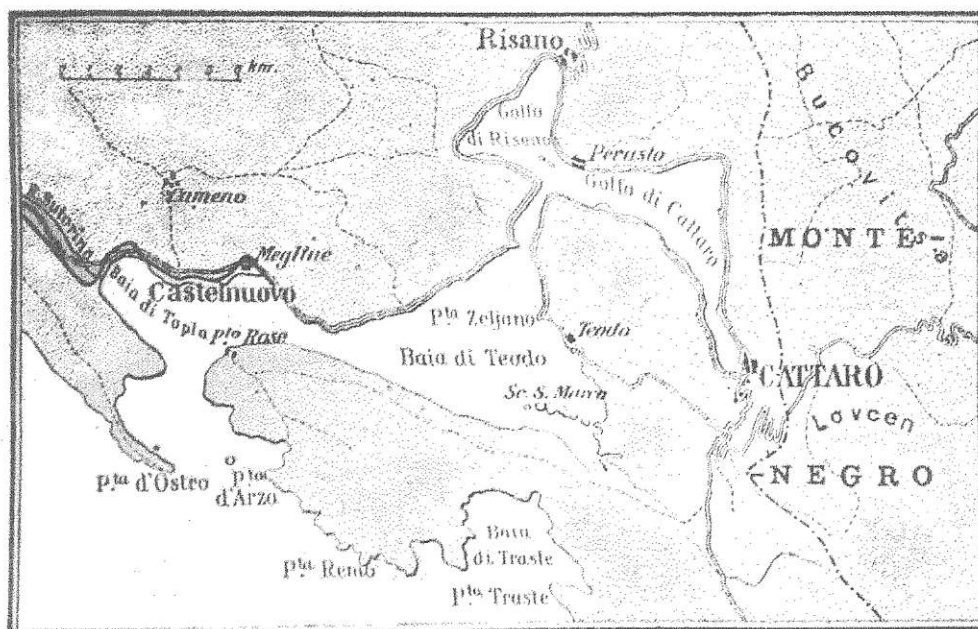
zioni militari, specialmente in considerazione dell'utilizzo su grande scala per la prima volta nella storia dei sommergibili, è quello concernente la batimetria (Fig. 1).

Da questo punto di vista si registrano valori mediamente bassi in tutto il bacino e particolarmente contenuti nella parte settentrionale nell'ampia area del Golfo di Venezia fino all'altezza della direttrice Ancona-Zara. La profondità oscilla tra i 15 metri, nella parte più nordoccidentale, e i 100 in quella meridionale. Nella parte mediana si raggiungono valori di profondità superiori ai 250 m che vanno, poi, verso sud a raggiungere i 1200 metri per, successivamente, risalire, all'altezza del Canale d'Otranto, intorno agli 800 metri.

Un altro fattore che nel corso della guerra avrebbe mostrato tutta la sua importanza determinante è la morfologia costiera. Le due sponde sono tra loro profondamente differenti: la parte occidentale presenta una netta prevalenza di coste lagunari o basse e sabbiose, costituite da una striscia continua interrotta – da nord a sud – dal delta del Po e dai rilievi del Monte Cònero e di quelli del Promontorio del Gargano. Si tratta di una costa priva di insenature rilevanti e con scarsa vocazione portuale determinata dalla scarsa profondità poco adatta alla navigazione da parte del naviglio militare e scarsamente difendibile da attacchi provenienti dall'altra sponda. La parte orientale, al contrario, presenta dei caratteri morfologici molto articolati. Questi ultimi sono determinati dal fatto che le Alpi Dinariche e Giulie si spingono in prossimità della linea di costa creando una linea frastagliata con numerose e profonde indentature, spesso parallele alla linea di costa con caratteristiche tipiche dei fjord, schermate da una serie numerosa di isole, anch'esse disposte secondo un orientamento nordovest-sudest parallelo alla costa e costituenti una formidabile protezione.

Caratteri strategici e tattici

Quanto appena ricordato circa le caratteristiche morfologiche del bacino adriatico e, soprattutto delle sue coste, appare in tutta la sua importanza ove si considerino gli aspetti più propriamente strategici e tattici delle basi a disposizione dei due schieramenti. Per valenza strategica di una base navale si intende la centralità che una o più basi occupano nel contesto di un determinato teatro di guerra. Da questo punto di vista si può notare come (Fig. 1) Lissa, Spalato, Sebenico si collochino in posizione strategicamente ottimale



2. Le Bocche di Cattaro

Da: G. RONCAGLI, *Il problema militare dell'Adriatico spiegato a tutti*, Roma, Reale Società Geografica Italiana 1918

mentre Venezia, Brindisi, Valona e Taranto lo siano in misura assai minore. La disposizione delle basi italiane, insieme con le loro caratteristiche, precludeva la possibilità di costituire dei veri e propri sistemi portuali. Situazione che, invece, è possibile osservare sulla sponda opposta. Come, ad esempio, nel caso delle Bocche di Cattaro, indentatura profonda e articolata, composta da una serie di baie e golfi protetti da ripidi fianchi montuosi – tra cui sventa il Monte Lovcen – che ospitavano un vero e proprio sistema di porti (Fig. 2). Con l'espressione caratteri tattici di una determinata base ci si riferisce alle sue caratteristiche idro-topografiche che si concretizzano nella possibilità che il naviglio – appoggiato in una determinata base – possa uscire quando necessario e prendere posizione di fronte al nemico. In sintesi, le tre caratteristiche principali che consentono di definire una base navale tatticamente utile sono: la disposizione degli sbocchi a mare, la presenza di una costa frastagliata e di eventuali rilievi, l'ampiezza del bacino. Considerando questi tre elementi la gran parte delle basi italiane si trovava in condizioni tatticamente non favorevoli². È, quindi, interessante osservare, sotto questa prospettiva, il caso

2 GIOVANNI RONCAGLI, *Il problema militare dell'Adriatico spiegato a tutti*, Roma, Reale Società Geografica Italiana 1918, pp. 1-14.

veneziano. Il porto di Venezia, infatti, data la sua localizzazione in un ambiente lagunare costringeva le unità in manovra di uscita ed entrata a seguire percorsi canalizzati obbligati prestando, quindi, il fianco a possibili attacchi nemici senza potersi spostare in libertà³. Lo stesso discorso può essere applicato al caso brindisino.

Particolarmente dibattuto fu il ruolo della laguna di Venezia e di quelle nella parte nordorientale dell'Adriatico. La prima, Venezia, già negli studi di fine Ottocento veniva considerata come di scarso valore strategico e considerata alla stregua di una città aperta mentre le altre lagune rappresentavano un elemento di estrema importanza costituendo un vero e proprio campo trincerato a difesa della parte meridionale del fronte terrestre orientale. E, infatti, avrebbero costituito durante la guerra un importante pilastro a mare della linea del Piave e un punto di appoggio per le attività del naviglio leggero. Tuttavia, come precedentemente sottolineato, le limitazioni morfologico-batimetriche ne avrebbero sempre impedito una trasformazione in area strategica determinante dal punto di vista della guerra marittima.

L'Adriatico e la sua valenza strategica

L'idea fondamentale della politica navale, dopo l'unità d'Italia, aveva seguito una linea secondo cui un eventuale conflitto si sarebbe svolto nel Tirreno piuttosto che nell'Adriatico, mare quest'ultimo che era stato considerato come fronte secondario. Questa visione si era formata per la necessità italiana di proteggere i propri interessi rispetto alla presenza francese in Tunisia. A tale scopo si era rinunciato ad affermare le rivendicazioni sulle 'terre irredente' inserite nell'Impero Austro-Ungarico e a perseguire gli interessi nei Balcani. Queste, in fondo, le motivazioni della partecipazione alla Triplice Alleanza. Da questo era derivata la scarsa cura nel rafforzare le basi navali adriatiche, situate – come ricordato – in un ambiente morfologicamente sfavorevole. A ciò si collegava anche il mancato sviluppo di un tipo di naviglio adatto alle particolari condizioni che tale mare presentava. Il perno del sistema strategico navale era, quindi, stato individuato nel porto di Taranto assai distante dal futuro teatro di guerra e, per di più, da esso separato dal Canale d'Otranto strettoia

3 Sulle difficoltà anche difensive di Venezia vedi: CLAUDIO FRANZINI (a cura di), *Catalogo della mostra Venezia si difende 1915-1918. Immagini dall'archivio storico fotografico della fondazione musei civici di Venezia*, Venezia, Marsilio 2014.

delle comunicazioni il cui attraversamento avrebbe offerto seri rischi. Una serie di convenzioni e accordi navali con Austria, Germania e Inghilterra, nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, mostrano la volontà di congelare la situazione adriatica e di affidare alla marina austro-ungarica il compito di controllare l'Adriatico. In particolare la Prima Convenzione navale della Triplice, del dicembre 1900, prevedeva la divisione dei mari in tre zone di competenza: il Mare del Nord e il Baltico era attribuito alla marina germanica; il mare Adriatico, sino al parallelo di Santa Maria di Leuca, alla flotta austro-ungarica; il bacino occidentale del Mediterraneo da Gibilterra alla linea Santa Maria di Leuca – Ras-el-Tin a quella italiana. L'Italia vedeva garantita la protezione, da parte austriaca, della propria costa orientale⁴. Fatto quest'ultimo che si sarebbe rivolto contro l'Italia allo scoppio del conflitto dato che la marina austriaca avrebbe utilizzato le informazioni in suo possesso per colpire proprio centri e ferrovie disposte lungo questa costa.

La valenza strategica dell'Adriatico era stata al centro di studi e ricerche della Marina italiana molti decenni antecedenti la Prima Guerra mondiale anche se, in una visione più generale, era considerato un teatro di operazioni secondario sia per motivi tecnico-operativi che di politica internazionale. In uno studio del 1904⁵ si sottolineano le sfavorevoli condizioni morfologiche della costa italiana mentre erano evidenziati i notevoli vantaggi di quella orientale. Si ricordava, in tale studio, come il comando austriaco avrebbe avuto, in caso di guerra, a disposizione numerose opzioni contro l'Italia. Si sarebbero potute condurre azioni contro la costa del Gargano e il litorale pugliese, oppure mettere in atto una guerra basata sull'uso massiccio di mine sia in chiave offensiva che difensiva sfruttando i bassi fondali; un'ulteriore opzione avrebbe potuto consentire l'utilizzo dei numerosi corridoi marittimi protetti dalle isole dalmate al fine di nascondere i movimenti delle navi da guerra e di quelle mercantili. Da questo ultimo punto di vista deve anche essere sottolineato che il commercio marittimo rappresentava per l'Austria-Ungheria una quota assai limitata attestandosi intorno al 15,0-16,0% del totale.

Solo dopo l'annessione della Bosnia-Erzegovina da parte dell'Austria-Ungheria nel 1908 venne presa in considerazione una possibile guerra con l'Impero asburgico e, a questo proposito, si indicò come via migliore per raggiun-

4 LUIGI DONOLO, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 1996, pp. 207-211.

5 RICCARDO NASSIGH, *La marina italiana e l'Adriatico. Il potere marittimo in un teatro ristretto*, Roma, Ufficio Storico della Marina 1998, pp. 73-77.

gere il dominio dell'Adriatico quella di costringere il nemico ad ingaggiare uno scontro nel Canale d'Otranto al fine di distruggerne le forze. Il repentino cambio di schieramento, nel 1915, avrebbe sorpreso la Regia Marina Italiana tenuta all'oscuro delle trattative con l'Intesa e informata del Trattato di Londra a cose fatte. Una considerazione particolare nell'esame dell'evoluzione della pianificazione della guerra, da parte italiana, deve essere riposto sul generale scollamento tra il mondo politico e i comandi militari; considerazione che peraltro può essere fatta anche per le forze militari di altri Stati. È ovvio che per una migliore pianificazione e gestione delle operazioni militari queste ultime dovrebbero essere inserite logicamente in un contesto politico. Nel caso italiano dell'epoca Stati Maggiori e azione del governo risultano viaggiare separatamente avendo come conseguenza una mancanza di coordinamento tra obiettivi di politica estera e azione militare⁶, da un lato, e il crearsi di un pericoloso 'incistamento' nei rispettivi ambiti tra le componenti militari stesse. Nonostante il magistrale esempio della vittoriosa guerra giapponese contro la Russia, nel quale la strategia politica e l'azione militare si erano coordinate in maniera perfetta, la politica estera italiana si era sviluppata in modo autonomo e si era prefissa obiettivi irrealistici perché non commisurati alle effettive potenzialità delle sue forze armate e nemmeno aderenti alla situazione politico-strategica dell'area balcanica. Mancava, in sintesi, una visione strategica e l'attenzione si era focalizzata unicamente sugli aspetti tecnico-tattici.

Improvvisamente, quindi, un fronte ritenuto per decenni secondario, e comunque garantito dall'Austria-Ungheria, divenne il fronte principale. Non si deve, inoltre, dimenticare che la politica adriatica venne vista da molte forze politiche italiane come fortemente connessa a quella balcanica. La Regia Marina avrebbe dovuto dare un determinante aiuto logistico fondamentale per una serie di sbarchi sulle coste orientali dell'Adriatico, azione per la quale era del tutto impreparata.

Di particolare interesse sono le osservazioni fatte dal vice-ammiraglio Thaon di Revel e dai suoi collaboratori in uno studio del Capo di Stato Maggiore⁷ nel quale si ricordavano le condizioni sfavorevoli, da un punto di vista strategico, della costa italiana cui seguivano illuminanti considerazioni di carattere più propriamente operativo. Si individuavano, innanzitutto, i possibi-

6 *Ivi*, pp. 79-80.

7 EZIO FERRANTE, *La Grande Guerra in Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 1987, pp. 29-31.

li atteggiamenti che la flotta austriaca avrebbe potuto assumere verso quella italiana. La prima opzione sarebbe potuta essere quella di una rapida manovra per ingaggiare una battaglia decisiva; la seconda quella di assumere un atteggiamento di attesa attestandosi all'interno delle sue basi; la terza, infine, avrebbe potuto realizzarsi rimanendo all'interno dei canali della Dalmazia per tentare alcune sortite all'esterno per colpire la flotta italiana. A giudizio di Thaon di Revel era quest'ultima la più probabile perché avrebbe posto in essere una strategia difensiva in grado di far rendere al massimo il fattore sorpresa. A fronte di tale realistica ipotesi si suggeriva, come efficace contromossa, quella di attuare un blocco strategico dell'Adriatico da realizzare concretamente attraverso la chiusura del Canale d'Otranto. In sostanza Thaon di Revel pensava ad una *strategia della vigilanza* e ad una *guerra insidiosa* per tenere sotto pressione il nemico prevenendo e contrastando le sue azioni⁸. Tuttavia le sue idee, molto aderenti al contesto geo-strategico e alle effettive possibilità della flotta, non erano le uniche. Il Comandante in capo della flotta, Luigi Amedeo di Savoia, era dell'idea di sviluppare un'azione decisamente offensiva⁹ tesa ad arrivare ad uno scontro risolutivo. Da una parte, si proponeva, quindi, una guerra che potremmo definire di logoramento, dall'altra si spingeva in direzione di un intervento aggressivo in direzione di una grande battaglia. Si riproponeva, in qualche modo, il fantasma di Lissa ove, inutilmente, la flotta italiana aveva cercato di snidare quella austriaca dalla quale sarebbe stata, a sua volta, sorpresa e sconfitta. L'andamento della guerra avrebbe dimostrato che gli Austriaci si sarebbero arroccati nelle loro munitissime basi, rifiutando lo scontro decisivo, uscendo soltanto poche volte. Come si vedrà successivamente il pensiero di Revel appare preveggenze e quello che meglio dell'altra opzione interpretava il contesto entro cui la guerra si sarebbe sviluppata. Lo stesso dilemma è presente nelle considerazioni da parte inglese. In un Memoriale del Commodoro inglese Heneage del 1917 si dice testualmente¹⁰:

Il punto del dilemma è il seguente: dobbiamo noi deciderci in favore di un attacco risolutivo riunendo tutte le nostre forze per impedire al nemico di uscire dall'Adriatico, attribuendo implicitamente una scarsa efficacia ai servizi di convogliamento e di pattuglia e riducendo queste ultime forme di attività?

8 *Ibidem.*

9 *Ivi*, pp. 33-35.

10 HANS SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, vol. 4, Gorizia, LEG 2007, pp. 103-104. Titolo originale: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*, Wien, Amalthea 1933. Prima traduzione italiana: Roma, Istituto Poligrafico dello Stato 1931-1934.

Oppure dobbiamo dividere le nostre forze navali fra il servizio di convogliamento e quello di pattuglia e considerare lo sbarramento del Canale di Otranto come una impresa di importanza secondaria, che debba continuare a essere disimpegnata dalle unità che vi sono attualmente assegnate, ancorché esse non siano in nessun modo numericamente sufficienti all'espletamento del compito loro affidato e al più possano servire ad accrescere alquanto i rischi di attraversamento dello stretto? Concludendo si deve decidere quale dei due sistemi si debba preferire: *Sbarramento*, contrasto all'uscita dai porti, attacco, riunione delle forze; oppure *servizio di convogliamento*, punti di appoggio, difesa del traffico, dispersione delle forze. Personalmente ritengo più efficace lo sbarramento.

Lo sbarramento del Canale d'Otranto sarà poi attuato vista, tra l'altro, l'impossibilità tecnica di bloccare le Bocche di Cattaro e il porto di Pola.

Lo svolgimento della guerra

Fino all'entrata in guerra dell'Italia¹¹ aveva operato in Adriatico la flotta francese che si era limitata ad attuare un blocco strategico e l'azione dei sommergibili austro-ungarici aveva costretto le forze francesi a: «rinchiudersi in una inattività, la quale tolse sia ai capi di tale flotta come ai suoi equipaggi ogni impulso verso il combattimento»¹².

L'entrata in guerra dell'Italia modificò in maniera sostanziale l'importanza dell'Adriatico nel senso che un teatro di guerra fino ad allora secondario divenne di primaria importanza per uno dei membri dell'Intesa al punto che l'art. 3 del Trattato di Londra prevedeva testualmente che¹³:

Les flottes de la France et de la Grande-Bretagne donneront leur concours actif et permanent à l'Italie jusqu'à la destruction de la flotte austro-hongroise ou jusqu'à la conclusion de la paix.

11 Per un'elencazione esaustiva della consistenza delle flotte all'inizio della guerra vedi: SOKOL, *La guerra marittima...* cit., pp. 239-274.; FRANCESCO FATUTTA, *Oltre l'Adriatico. Cronologia delle operazioni navali in Istria, nel Carnaro e in Dalmazia durante il primo conflitto mondiale*, supplemento della «Rivista Marittima», 12 (2016).

12 SOKOL, *La guerra marittima...* cit., p. 173.

13 MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, 5ª serie: 1914-1918, vol. 2, n. 470, Roma, Libreria dello Stato 1985, p. 370. Il testo è reperibile anche all'indirizzo <http://www.farnesina.ipzs.it/series/QUINTA%20SERIE/volumi/VOLUME%20III/full>

Une convention navale sera immédiatement conclue à cet effet entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie.

Sin dall'inizio la diversa importanza che l'Adriatico aveva per l'Italia e per i suoi alleati comportava una serie di interrogativi se

si dovesse trattare di un concorso o di un semplice rinforzo da dare sul mare agli italiani, di un aiuto occasionale alla nostra Armata o di una messa a disposizione permanente di forze navali alleate, a chi competesse il comando supremo a nord della linea Otranto-Valona e se gli italiani avessero piena facoltà di manovrare le forze alleate¹⁴.

In particolare assunse grande significato la questione del comando:

In Adriatico nessuno doveva comandare fuori degli italiani. Era il sacro retaggio che ci avevano affidato i nostri morti di Lissa: guai se la Marina italiana avesse abdicato a questo dovere¹⁵.

Le stesse trattative per la firma della convenzione navale del 1915, tra Italia e i suoi nuovi alleati, ebbero un andamento che rifletteva punti di vista e sensibilità politico-strategiche differenti tra i contraenti. Da una parte, infatti, Francia e Inghilterra non avevano alcun interesse – e necessità – di raggiungere il dominio dell'Adriatico; dall'altra, per l'Italia tale dominio era uno dei principali motivi del suo ingresso in guerra¹⁶. Come sottolinea Thaon di Revel¹⁷:

in Mediterraneo, a parte l'operazione dei Dardanelli, le Marine alleate hanno in sostanza ben poco da fare: la loro superiorità è tale da costringere gli Austriaci a non oltrepassare il Canale d'Otranto; e a esse importa ben poco conseguire e mantenere il dominio diretto dell'Adriatico: basta che gli Austriaci non ne escano.

14 Relazione del Capitano di Vascello Mario Grassi riportata in: FERRANTE, *La Grande Guerra...* cit., p. 21.

15 GUIDO PO, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Torino, Lattes 1936, p. 78.

16 MASSIMO DE LEONARDIS, *Il Patto di Londra e la convenzione navale con l'Intesa del 1915*, in «Rivista Marittima», 5 (2015), pp. 22-27.

17 MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, Thaon di Revel a Sonnino, 5-5-15, n.577, 5ª serie: 1914-1918, vol. 2, Roma, Libreria dello Stato 1985, p. 456. Il testo è reperibile anche all'indirizzo <http://www.farnesina.ipzs.it/series/QUINTA%20SERIE/volumi/VOLUME%20III/full>

La questione fu, quindi, al centro di serrate trattative ma non si giunse mai durante la guerra ad un definitivo chiarimento tra i diversi attori.

Al momento dello scoppio della guerra il fronte italiano comprendeva una parte terrestre, dallo Stelvio alla foce dell'Isonzo, e una marittima, da quest'ultimo punto alla linea che congiungeva Otranto a Valona. Tuttavia è necessario sottolineare come la parte settentrionale dell'Adriatico costituiva un'area strategicamente connessa con il fronte terrestre, ruolo che, dopo Caporetto, avrebbe assunto un'importanza vitale nel contesto operativo. Le forze italiane, per le ragioni morfologico-strategiche ricordate, sin dall'inizio finirono per gravitare nella parte meridionale dell'Adriatico scegliendo di raccogliersi a Taranto. Il tentativo di riequilibrare la distribuzione delle forze verso l'Adriatico centrale e settentrionale non prese mai corpo per la citata mancanza di basi navali degne di questo nome. Anche la Marina francese scelse come proprio punto di appoggio Corfù, sempre nella parte meridionale dell'Adriatico sin dall'inizio della guerra nel 1914. La flotta austriaca, trovava, da parte sua, nella favorevole articolazione morfologica e nella disponibilità di un sistema efficiente di basi un motivo per non accettare scontri di grandi dimensioni con il nemico e rimanere protetta nelle proprie basi; senza rinunciare a colpire la costa orientale italiana. Si era, quindi creata, una situazione strategica che si caratterizzava per un certo dominio austriaco nell'Adriatico settentrionale e nella capacità italiana di mantenere i collegamenti tra i porti adriatici e quelli dei propri alleati¹⁸.

Il Ferrante sottolinea che¹⁹:

come aveva previsto Thaon di Revel, si ingaggiava una lunga guerra di logoramento, frazionata in innumerevoli episodi in cui colpi e contro-colpi di mano da entrambe le parti finiscono per accavallarsi l'uno all'altro, punteggiati di tanto in tanto da qualche episodio più significativo da punto di vista propriamente navale.

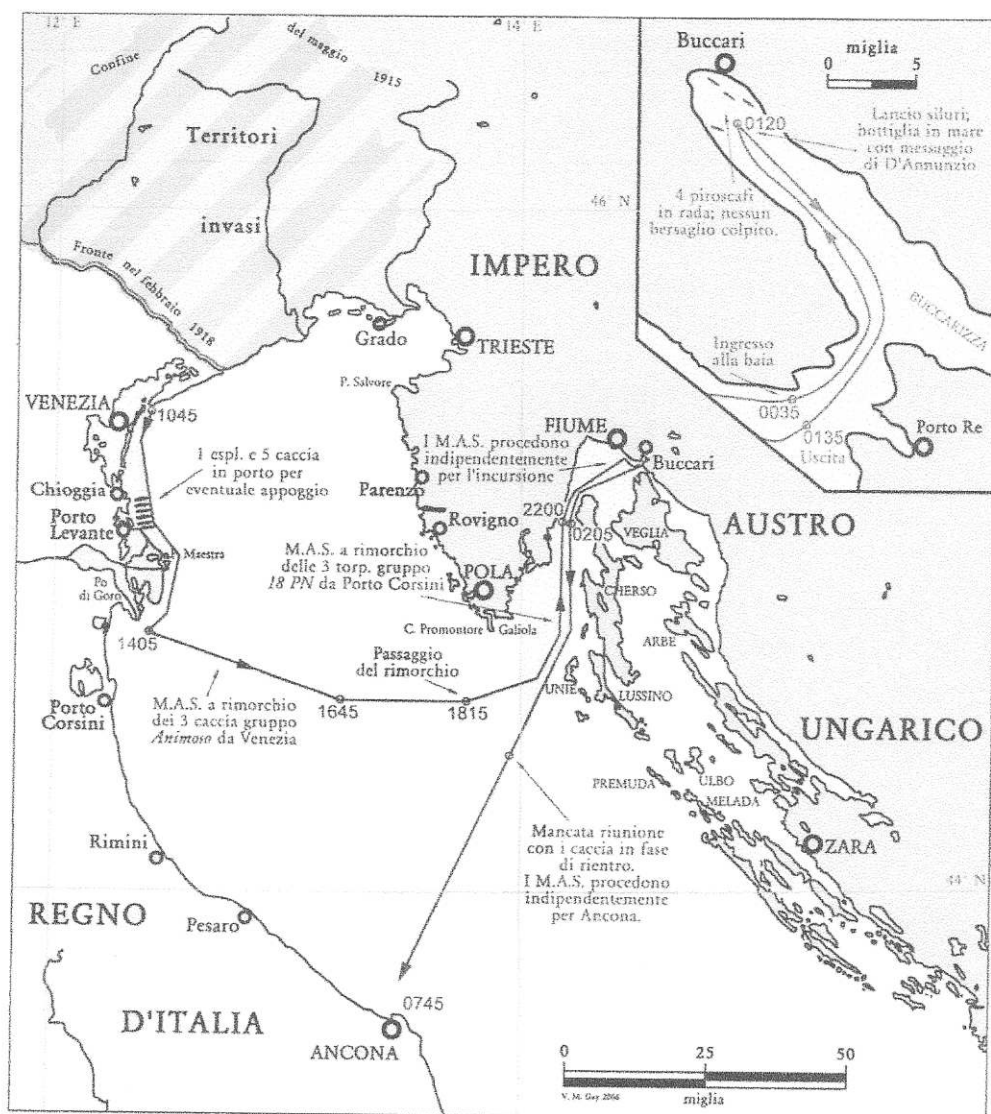
Il Donolo, a sua volta, ben sintetizza il tipo di guerra affermando che²⁰

con il passare del tempo la guerra navale in Adriatico assunse sempre più il carattere di una guerra di attrito ed il grosso delle forze austriache uscì sempre meno dalle proprie basi.

18 Relazione del Capitano di Vascello Mario Grassi riportata in: FERRANTE, *La Grande Guerra...* cit., p. 21.

19 *Ivi*, p. 49.

20 DONOLO, *Storia della dottrina...* cit., p. 262.



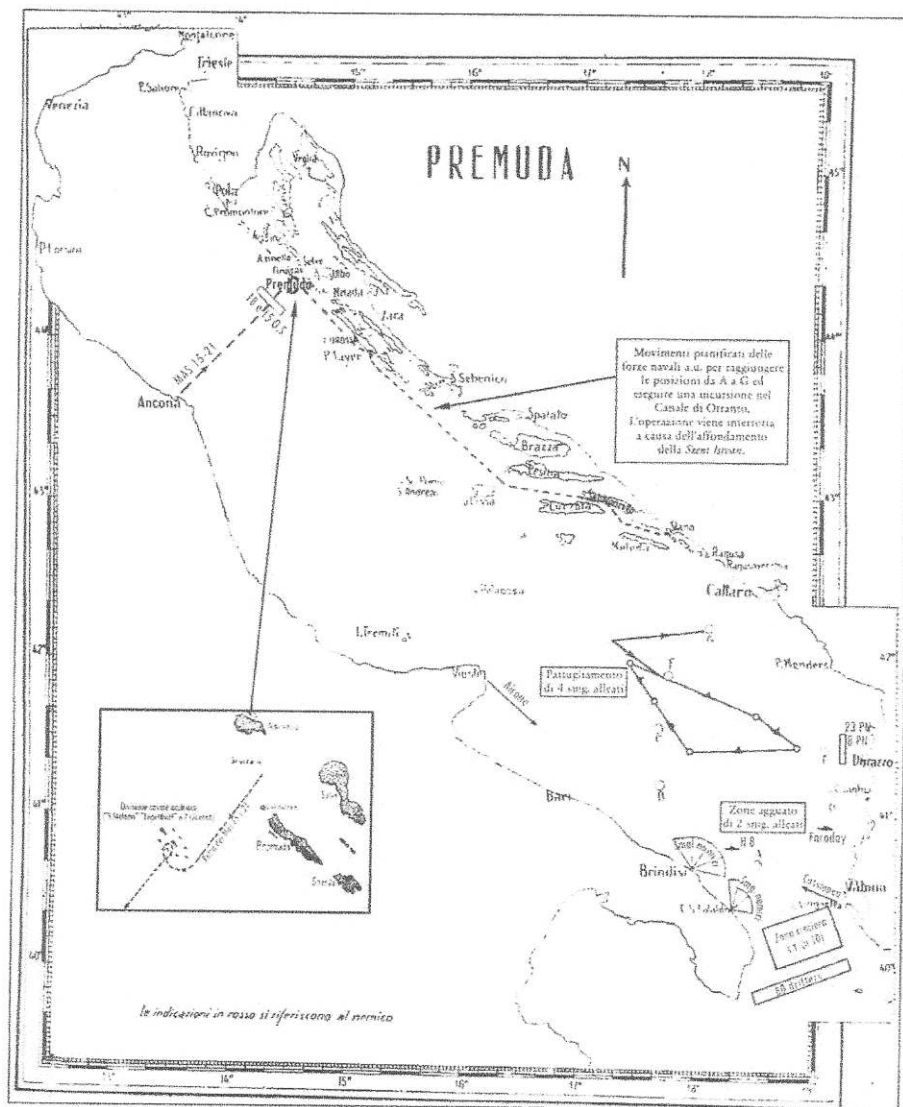
3. Incursione dei MAS 94, 95 e 96 nella Baia di Buccari (10-11 febbraio 1918)

Da: RENATO B. LA RACINE – F. PROSPERINI, *Atlante storico della Marina Militare 1861-1991*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 2006, p. 111

Un'ulteriore sintesi molto chiara del tipo di conflitto ci viene offerta dal giornalista Maffio Maffi che lo definì²¹:

un'oscura serie di aspre fatiche, di sforzi silenziosi, di lunghissime vigilie, di ardui colpi di mano e che vide il realizzarsi di quando in quando di 'azioni leggendarie'.

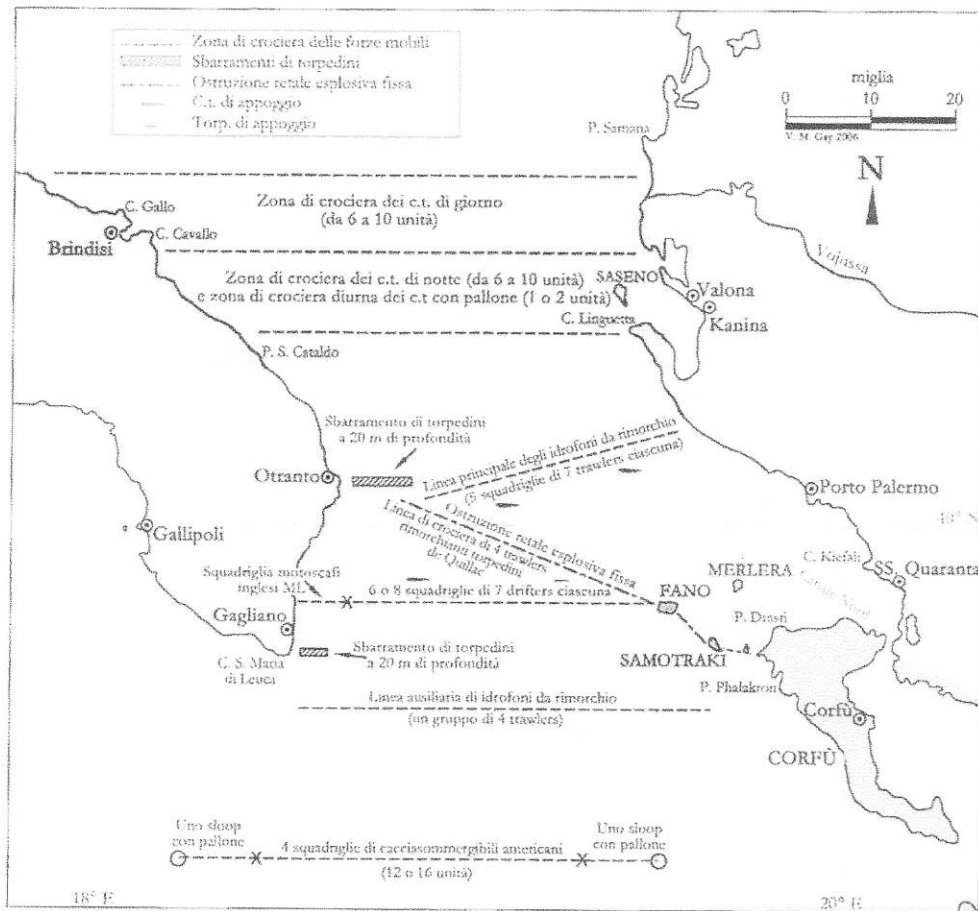
21 FERRANTE, *La Grande Guerra...* cit., p. 50.



4. Azione di Premuda (10 giugno 1918)

Da: RENATO B. LA RACINE - F. PROSPERINI, *Atlante storico della Marina Militare 1861-1991*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 2006, p. 113

In complesso, come ricordato, la guerra si svolse senza grandi battaglie ma si articolò in una serie di episodi che presto configurarono una situazione che vedeva la flotta austro-ungarica adottare una strategia di flotta in potenza, quindi tendenzialmente rinchiusa nelle proprie basi pronte, all'occasione, a colpire le coste e il naviglio nemico aiutata anche dall'utilizzo dei sommergi-



6. Configurazione dello sbarramento del Canale d'Otranto nel 1918

Da: RENATO B. LA RACINE - F. PROSPERINI, *Atlante storico della Marina Militare 1861-1991*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 2006, p. 107

Il blocco del Canale d'Otranto

Una delle azioni maggiormente esemplificative delle problematiche della guerra marittima in Adriatico è costituita dal blocco del Canale d'Otranto²⁴. La decisione di attuare tale azione derivava dalla presa d'atto circa l'impossibilità di realizzare medesime operazioni verso Pola e le Bocche di Cattaro per la mancanza di mezzi adeguati. Il blocco avrebbe, poi, corrisposto ad una logi-

24 PAUL G. HALPERN - CHARLES W. KOBURGER, *The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918: War in a Narrow Sea*, Westport, Praeger 2001, pp. 60-61.; MARSHALL CAVENDISH, *History of World War 1*, vol. 2, New York 2002, pp. 395-396.

ca militare, nel senso di imbottigliare la flotta Austro-Ungarica nell'Adriatico e di rendere difficili i commerci del nemico.

Il blocco²⁵ venne realizzato inizialmente ricorrendo all'opera di piroscafi da pesca inglesi, dal dislocamento compreso tra 60 e 100 t, ciascuno dei quali rimorchiava 1000 m di reti da pesca che scendevano sino a 20 metri sotto il pelo dell'acqua provviste di torpedini²⁶. Il numero delle imbarcazioni e la scarsa profondità delle reti non consentivano, però, una copertura di un tratto di mare in cui, tra l'altro, erano presenti forti correnti in senso meridiano (Fig. 6). Il passaggio dei sommergibili nemici era, comunque possibile negli intervalli tra i vari *drifters* e *trawlers*²⁷, e al di sotto dei 20 m di profondità. Le unità impiegate aumentarono, nel tempo, consistentemente e, insieme ad esse, furono impiegate anche siluranti e cannoniere francesi nonché idrovolanti italiani. Tuttavia non si riuscì mai a bloccare completamente il Canale sia per l'insufficienza dei mezzi a disposizione che per un eccessivo frazionamento del comando delle operazioni che prevedeva un'area sotto comando italiano, una francese, e una terza inglese. La situazione, a tale riguardo, si complicò ulteriormente con l'entrata in guerra degli Stati Uniti²⁸ che, pur fornendo naviglio di supporto, percepivano il fronte adriatico come non centrale rispetto ai loro interessi. Tuttavia l'apporto tecnologico nordamericano ebbe l'effetto di consentire, dall'aprile 1918, un forte rafforzamento della sbarramento che risultò composto da una serie di barriere la cui parte centrale, impostata su una linea di reti fisse poste tra i 10 e i 60 di profondità, si estese per 66 km tra Otranto e l'isola di Fano, il tutto rafforzato dalla presenza di mine e unità munite di idrofoni.

Vari furono i tentativi per forzare il blocco. Il più importante fu portato a compimento nel maggio del 1917: ad esso parteciparono non solo forze navali

25 PAUL G. HALPERN, *The Battle of the Otranto Straits. Controlling the Gateway to the Adriatic in World War I*, Bloomington, Indiana University Press 2004.

26 SOKOL, *La guerra marittima...* cit., pp. 43-86.

27 I due tipi di pescherecci differivano per dimensioni e armamento.

28 Per gli Stati Uniti, che sarebbero entrati in guerra in un secondo momento, l'Adriatico avrebbe avuto un'importanza ancora più secondaria e sarebbe stato considerato un teatro di guerra eccentrico rispetto a quello principale. In questa prospettiva i nordamericani avrebbero premuto in favore di un comando accentrato e non più delegato ad una specifica forza. Nel determinare questa visione contribuiva, in misura non piccola, il fatto che gli Stati Uniti, abituati a pensare in termini geopolitici secondo una scala di grandezza oceanica, consideravano l'Adriatico uno specchio d'acqua dalle modeste dimensioni, una specie di lago, non determinante al fine del raggiungimento della vittoria.

ma anche dell'aviazione e si concluse con rilevanti perdite da parte dei due contendenti. Il risultato dell'azione non portò all'eliminazione del blocco ma in definitiva quest'ultimo non riuscì a evitare, nelle epoche successive, il passaggio dei sommergibili austriaci e tedeschi verso il Mediterraneo centrale, dove costituirono sempre una grave minaccia ai traffici mercantili.

L'evoluzione della guerra navale

Conclusosi il processo unitario si era sviluppato, a cominciare dagli ultimi decenni dell'Ottocento, un dibattito molto serrato sul tipo di Marina che avrebbe meglio risposto alle esigenze italiane. Tale dibattito, in realtà, si inserisce in un più ampio contesto europeo e vide la partecipazione di esperti di varie nazionalità. Una questione che attraversava le marine europee concerneva, innanzitutto, su quale sarebbe stato il tipo di naviglio più utile ed efficace nel nuovo contesto tecnologico che vedeva l'apparire di nuovi armamenti, tra cui spiccava il siluro. L'evoluzione tecnologica spingeva in direzione di un mutamento anche delle dottrine navali che, ovviamente, non potevano non tener conto dei nuovi mezzi. L'apparizione della torpediniera aveva acceso il discorso relativo alla maggiore o minore bontà dell'utilizzo delle tradizionali unità corazzate o sulla necessità di sviluppare un naviglio più leggero e veloce in grado di sfruttare i siluri. E, a seguire, su quale fosse il miglior bilanciamento all'interno della flotta tra unità tradizionali e di nuova generazione. A ciò si aggiungeva l'evoluzione del quadro geopolitico mediterraneo in stretta relazione con l'evolversi della politica estera degli Stati interessati. L'Italia, appena unificata, tentava di sviluppare una politica navale che doveva tener conto delle scarsità di bilancio, da una parte, e la necessità sia di confrontarsi con la flotta francese nel Tirreno che di garantire la protezione delle coste adriatiche ad oriente. In questo senso vanno compresi una serie di accordi con Austria, Germania e Inghilterra.

La guerra stava divenendo un confronto tra potenze industriali e l'Italia si trovava nella condizione di essere stretta tra sistemi industriali di dimensioni superiori e, come riportato in seguito, questo fatto l'avrebbe costretta ad acquistare all'estero alcuni tipi di armamento. Questa osservazione è particolarmente rilevante se consideriamo che²⁹:

29 ANTONIO FLAMIGNI, *Evoluzione del potere marittimo nella storia*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 2011, pp. 158-168.

la tecnologia aveva ora un'importanza superiore all'esperienza marinaresca. Non era più vero che occorressero decenni per formare una Marina, per creare equipaggi di 'marinai', come era stato al tempo della vela. Ora era sufficiente che l'industria potesse fornire le armi e i sistemi di qualità superiore al nemico. Il marinaio era diventato un tecnico, un esperto artigliere in questo caso, che non solo sapeva usare al meglio quanto l'industria gli forniva, ma che era anche in grado di richiedere all'industria il tipo dei materiali che gli necessitavano.

I nuovi mezzi

La Prima Guerra mondiale è spesso definita come la prima guerra moderna in virtù, principalmente, dell'apparire sulla scena di nuove armi particolarmente devastanti specie se messe in relazione con il fatto che alcuni aspetti nella gestione dell'elemento umano impegnato in tale conflitto fu – per larga parte – ancorato a modalità di impiego tattico-strategico assai meno evolute rispetto alla modernità tecnologica degli armamenti impiegati. Nel settore terrestre le capacità difensive determinarono una guerra di usura e di attrito assai dispendiosa dal punto di vista delle perdite di vite umane e di mezzi impiegati. In tale situazione il potere marittimo avrebbe potuto costituire l'elemento strategico in grado di portare alla vittoria uno dei due contendenti; tuttavia le classi dirigenti, politiche e militari, mostrarono una sostanziale incomprensione di tale assunto³⁰.

Nella guerra marittima sono quattro i nuovi tipi di armamenti che fecero la loro comparsa in maniera dirompente o che, pur già esistenti, furono per la prima volta impiegati in maniera consistente: i sommergibili, i MAS, le mine, gli aerei.

L'apparire di questi tipi di armamenti portava, ovviamente, ad una contemporanea obsolescenza di altri. Nel settore navale, ad esempio le grandi unità corazzate monocalibro perdevano importanza a vantaggio di unità più leggere e facilmente manovrabili nonché in possesso di bocche da fuoco di vario calibro. I vantaggi, specialmente in un mare ristretto come l'Adriatico, consistevano nella possibilità di manovrare in spazi ristretti e di poter colpire l'avversario e fuggire rapidamente. Da un altro punto di vista, inoltre, le unità di grandi dimensioni costituivano un obiettivo molto appetibile oltreché di difficile manovrabilità.

30 *Ibidem*.

A partire dal 1881 l'Italia aveva inaugurato una nuova politica estera intesa a farla uscire dall'isolamento post-unitario e, in questo contesto, si era sviluppato un articolato dibattito sulla politica navale. Tale settore, infatti, era considerato strategico per garantire un peso geopolitico adeguato. Il principale argomento in discussione, a livello sia governativo che parlamentare, era se fosse corretto continuare con il potenziamento del numero delle navi corazzate o, invece, orientare la politica navale in direzione di altro tipo di unità³¹. L'introduzione dei siluri e dei cannoni da 100 t determinò, inoltre, una modifica del pensiero tattico nel senso di privilegiare formazioni ordinate e che lasciassero, allo stesso tempo, libertà di tiro alle singole unità. A guerra terminata si sarebbe notato come, nel settore adriatico, le grandi unità corazzate erano entrate in gioco assai di rado e che nei casi in cui erano state utilizzate – come nel tentativo austriaco di forzare lo sbarramento del Canale d'Otranto – il loro affondamento ne avrebbe scongiurato successivi impieghi. L'insegnamento dell'andamento della guerra navale fu che la rinuncia alle navi più grandi poteva essere valido solo in due casi: il primo era quando non si avessero un numero di unità sufficienti per conseguire una chiara prevalenza sull'avversario; il secondo quando questo tipo di naviglio fosse stato, per motivi geografico-strategici, facilmente paralizzabile. Se teniamo conto di ciò che si è detto sull'Adriatico a proposito di questi aspetti ben si intende la vulnerabilità e la sostanziale inefficacia di questo tipo di armamento³². Lo sviluppo della guerra adriatica rese evidente che era stato impossibile attirare in mare aperto – alla ricerca di una battaglia risolutiva – la flotta austro-ungarica. Quest'ultima, godendo di una serie di basi situate su una costa strategicamente favorevole e ottimamente organizzate in un vero e proprio sistema, era riuscita a lasciare i propri porti con una certa libertà e colpire la costa italiana. Tutto ciò anche grazie della disposizione regolare delle sue basi e alle ridotte distanze tra di esse che consentivano tempi di esposizione al nemico ridotti. La velocità divenne uno degli elementi più importanti garantendo una notevole aggressività e mettendo a disposizione un'arma difensiva di primaria importanza. In quest'ottica deve essere ricordata l'introduzione di una delle più importanti innovazioni in campo navale rappresentata dallo sviluppo di un tipo di naviglio leggero e veloce che prende il nome di

31 DONOLO, *Storia della dottrina...* cit., pp. 186-190.

32 *Ivi*, p. 281.

MAS, acronimo che significava Motobarca Armata SVAN³³ o, secondo altri documenti, Motoscafo Armato Silurante³⁴.

In sintesi

la tattica aveva finito di essere lo studio delle formazioni più idonee da applicare poi rigidamente, ma era divenuta l'abilità, sulla scorta di taluni principi, di decidere con prontezza le mosse da fare in mare quando si era davanti al nemico³⁵.

I sommergibili si presentarono sullo scenario della guerra sin dai primi momenti e mostrarono immediatamente la loro efficacia specialmente nel contrastare l'operazione franco-britannica nei Dardanelli. Il successo di tale operazione fu di tale portata che stimolò una profonda riflessione sul concetto stesso di dominio del mare. Si constatò immediatamente come un numero limitato di uomini imbarcati su tali mezzi riuscisse a contrastare in modo efficace migliaia di uomini dell'Intesa³⁶.

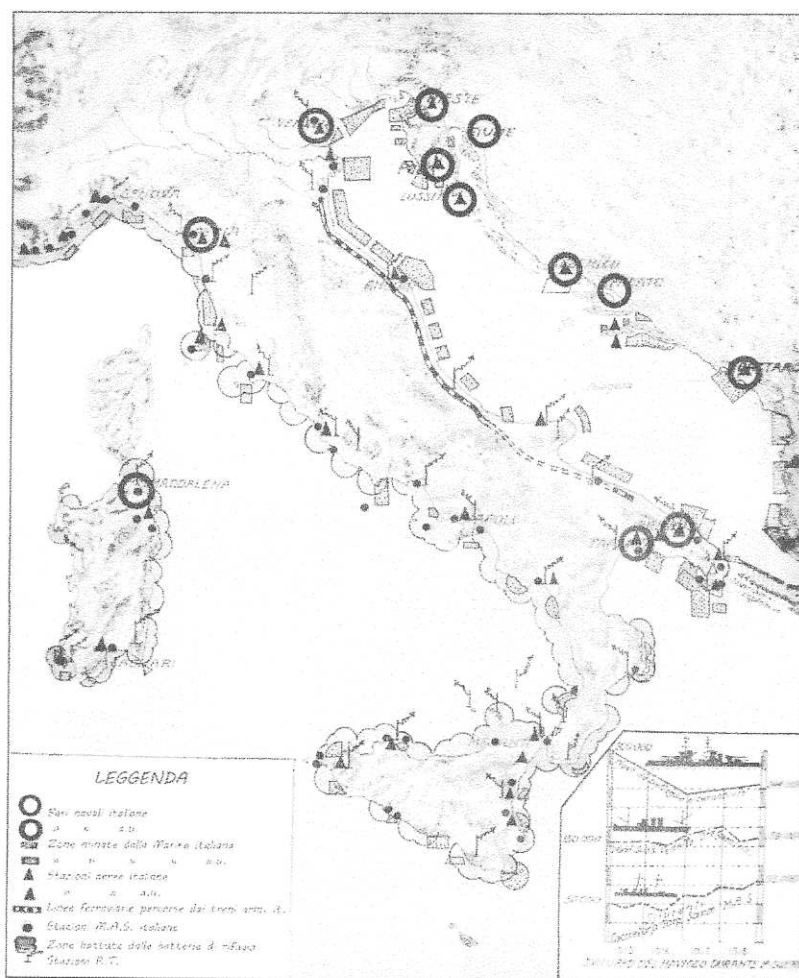
È peraltro vero che con il progressivo svolgersi del conflitto la loro efficacia diminuì, inevitabilmente, per lo sviluppo di nuove tipologie di mina, il diffondersi della metodologia di riunire più imbarcazioni di superficie – sia militari che mercantili – organizzando dei veri e propri convogli adeguatamente scortati, l'accortezza di sfruttare la difficoltà che tali mezzi innovativi avevano nel manovrare in spazi ristretti e in fondali non profondi. Considerate, poi, le caratteristiche tecniche dei sommergibili dell'epoca – con capacità di immersione non superiore ai 50 metri – il loro impiego apparve fortemente condizionato dalle caratteristiche morfologiche costiere (specialmente della costa orientale) e dalla batimetria poco sviluppata (particolarmente nell'alto Adriatico). Inoltre i sommergibili mostravano tutta la loro efficacia soltanto quando impiegati in attacchi con il sole alle spalle, con mare calmo e da una distanza tra i 200 e i 500 metri dal bersaglio dato che l'unica possibilità di inquadramento del bersaglio era fornita dal periscopio, utile punto di riferimento – quest'ultimo – per il nemico.

33 Società Veneziana Automobili Navali.

34 Anche le altre marine realizzarono mezzi con caratteristiche simili prendendo il nome di S-Boote o Schnellboote nel caso della Kriegsmarine, MTB (Motor Torpedo Boats) per quanto riguarda la Royal Navy, PT Boats (Patrol Torpedo Boats) per quanto concerne la US Navy. Per l'evoluzione di tale naviglio vedi: NICO e ALESSIO SGARLATO, *MAS e motosiluranti, in Navi e imprese sul mare*, Parma, Delta editore, 10 (2016), pp. 5-88.

35 DONOLO, *Storia della dottrina...* cit., p. 284.

36 *Ivi*, pp. 273-274.



7. Schema dei principali mezzi impiegati nella Prima Guerra Mondiale
 Da: *La Marina italiana nella Guerra Mondiale. Dati sintetici e statistici, 1915-1918*,
 Roma, Ufficio Storico della Marina Militare 1926

L'utilizzo dei sommergibili ebbe un notevole impatto anche nell'ambito del diritto internazionale di guerra che, invece di regolamentare l'uso delle nuove armi in conformità dei principi vigenti prima della guerra, li adeguava – in molti casi – alle esigenze operative delle nuove armi. Il concreto modus operandi dei sommergibili costituì, in molti casi, una vera e propria violazione del diritto in quanto non si voleva o potevano accertare le caratteristiche e lo status legale delle navi colpite e, molto spesso, non si fornivano garanzie agli equipaggi delle stesse. L'inevitabile distruzione del carico, inoltre, configurava un tipo di condotta che non poteva nemmeno essere qualificata come guerra di corsa ma sembrava negare l'evoluzione del diritto di guerra in mare come si era svi-

luppato negli ultimi secoli. In particolare si deve considerare che la questione del blocco navale era definita dalla Dichiarazione di Parigi del 1856 che poneva in chiaro alcuni aspetti di questo tipo di azioni. In tale Dichiarazione si definivano le modalità che il dichiarante del blocco doveva seguire. Come primo e fondamentale aspetto era necessario definire geograficamente la zona bloccata le cui coordinate dovevano essere notificate agli Stati neutrali; il secondo obbligava a mantenere una forza navale stabilmente destinata ad attuare il blocco medesimo in modo imparziale verso qualsiasi naviglio; il terzo e quarto aspetto riguardavano la possibilità di cattura, e di eventuale affondamento, dei mercantili che avessero violato – o tentato di violare – il blocco stesso³⁷.

Le mine non costituivano, in verità, un'assoluta innovazione in campo navale. Allo scoppio della guerra si avevano, ad esempio, già alcuni precedenti tra cui il più importante era la guerra russo-giapponese. A tale proposito il Bernotti³⁸ osservava che, differentemente da quanto accaduto nella guerra russo-giapponese, l'utilizzo delle mine favoriva l'azione della flotta meno potente. Come si può osservare nella *Fig. 7* l'uso di minare non solo porti ma anche intere fasce costiere a scopo difensivo fu molto diffuso.

L'utilizzo dell'arma aerea costituì un'altra innovazione importante nella guerra marittima. Agli inizi del '900 si assistette allo sviluppo dei dirigibili sostituiti, presto, da idrovolanti. La Regia Marina realizzò uno dei primissimi esemplari di 'idrovelleggiatore', termine con il quale si indicava l'idrovolante³⁹. Dopo l'esperienza fatta nella guerra italo-turca era stata istituita nel 1913, su proposta di Thaon di Revel, una Sezione Aeronautica all'interno dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina e successivamente si era formalizzata una Convenzione tra i Ministeri della Guerra e della Marina. L'ostacolo principale allo sviluppo dell'arma aerea in Italia era rappresentato dalla insoddisfacente capacità dell'industria nazionale a rifornire di mezzi sia l'Esercito che la Marina (*Fig. 8*). Si ovviò a tale carenza, che sottolineava – ancora una volta – lo scarso potenziale industriale italiano, specie se confrontato con quello di altri Stati belligeranti, importando un consistente numero di idrovolanti dagli Stati Uniti. Un ulteriore impegno consistette, poi, nella conversione di un incrociatore corazzato in nave porta-idrovolanti data la necessità di rendere l'arma aerea utilizzabile in scontri a lunga distanza.

37 FABIO CAFFIO, *Glossario di diritto del mare*, 3ª edizione, 2007: <http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Documents/Glossario2007.pdf>

38 ROMEO BERNOTTI, *La guerra marittima: studio critico sull'impiego dei mezzi nella guerra mondiale*, Firenze, Carpigiani&Zipoli 1923, p. 339.

39 MICHELE COSENTINO, *L'Aviazione navale della Regia Marina*, in «Rivista Marittima», 5 (2015), p. 56.

LE FORZE NAVALI NELL'AGOSTO 1914						
Nazione	Corazzate moderne	Corazzate antiche	Incrociatori da battaglia	Incrociatori	Caccia	Sommergibili
Gran Bretagna	22	48	9	143	256	84
Francia	4	23	///	31	83	55
Germania	15	24	5	51	133	27
Italia	5	8	///	14	35	21
Stati Uniti	14	23	///	39	68	47
Austria - Ungheria	3	13	///	11	25	6
Turchia	///	3	///	2	8	///
Giappone	2	14	1	33	50	12
Russia	///	9	///	14	10	26

8. Consistenza delle forze navali nell'agosto 1914

Da: PIER PAOLO RAMOINO, *Le fondamentali idee strategiche che guidarono la Marina nella Prima Guerra Mondiale*, in «Rivista Marittima», 5 (2015), p. 29

All'inizio si pensava che l'arma aerea sarebbe stata utile solo nelle operazioni di ricognizione ma, successivamente, la possibilità di disporre di versioni di idrovolanti che potevano essere dotati di siluri, ne rese possibile l'impiego anche in funzione attiva di attacco. Da notare che la sezione di idrosiluranti, formata nel 1917, fu affidata al comando di Gabriele D'Annunzio.

In totale, durante la guerra la Regia Marina utilizzò 1487 idrovolanti perdendone 114⁴⁰.

Conclusioni

Il confronto militare nell'Adriatico riassume una serie di questioni storiche e geopolitiche di differente importanza e valenza per i diversi contendenti. Dal punto di vista italiano rappresenta un punto di arrivo di questioni nate all'indomani della conclusione del processo unitario ma, nel medesimo tempo, un punto di partenza per gli sviluppi che seguiranno la fine del conflitto. Da una parte osserviamo l'aspirazione italiana a raggiungere una posizione rilevante non solo nel contesto adriatico ma anche in quello balcanico. Dall'altra lo sforzo austro-ungarico di conservare una posizione di primato in quest'ultimo scenario. Il quadro geopolitico appare complesso e articolato, specie nel campo italiano. I desideri di una parte del mondo politico italiano di espan-

40 MARIO ANGELOZZI - UBALDO BERNINI, *Il problema aeronavale italiano*, Livorno, Belforte 1981.

sione verso oriente si sarebbero scontrati con le reali possibilità militari e di forza economica. Di questo fatto erano consapevoli i vertici militari, mentre il mondo politico tendeva ad emarginare questi ultimi richiedendo uno sforzo impossibile considerati i mezzi a disposizione. In generale si può affermare che gli obiettivi geopolitici italiani non furono ben chiaramente delineati e l'azione militare considerata in maniera strumentale. In una efficace visione dei rapporti tra politica estera e forze militari la prima dovrebbe individuare gli scopi da raggiungere e preparare il terreno all'uso della forza. Che cosa avesse dato alla politica italiana la certezza che un'eventuale espansione nell'area balcanica sarebbe stata vista con favore dagli Stati in essa compresa è, anch'esso, un interrogativo senza risposta. E, soprattutto, quale fosse il grado di conoscenza delle reali capacità delle nostre forze armate di terra e di mare è un'altra domanda cui non si riesce a dare una soddisfacente risposta.

L'andamento della guerra marittima avrebbe ridimensionato gli obiettivi in relazione alle capacità proprie e del nemico. L'Austria-Ungheria, a sua volta, arroccata in una guerra difensiva efficace, ma complessivamente perdente, avrebbe subito un forte ridimensionamento.

In termini più specialistici nessuno dei contendenti riuscì mai a raggiungere una posizione di *sea control* quanto piuttosto si pose in essere una forma di *sea denial* in un quadro operativo che ricordava più una forma di guerriglia che di guerra vera e propria. Alla strategia austro-ungarica di difesa attiva l'Italia rispose con quella della *battaglia in porto* che ebbe, quali momenti cruciali quelli relativi alle azioni di Trieste, Premuda e del golfo di Trieste.