

Aldo Cherini

LA MARINA MERCANTILE
E
LE REQUISIZIONI MILITARI



Autoedizione
2008

✍ Aldo Cherini, 3 maggio 2008

Ristampa gennaio 2012 – www.cherini.eu

Non è esistita alcuna operazione navale militare che non abbia avuto la necessità del sostegno di navi mercantili, il che avveniva in diversi modi e durate: noleggio a tempo, trasporto obbligatorio, requisizione, requisizione con acquisto.

Il primo provvedimento è rappresentato dalla legge n° 3547 del 6 dicembre 1885 con regolamento per decreto legge n° 3683 del 14 febbraio 1886.

Il concetto più chiaro “per necessità bellica con corresponsione di un indennizzo” si ha solo con la legge n° 1154 del 13 luglio 1939 tutt’ora vigente.

Si ha la “requisizione” quando la nave viene iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello stato. Trattamento sostanzialmente uguale anche in caso di “noleggio” ma con qualche differenza amministrativa ed economica.

Avvenuta l’unità d’Italia, la marina mercantile si sviluppa grazie al protezionismo economico del quale si avvale, necessario al fine della creazione di un’industria necessaria per evitare il cumulo delle importazioni dall’estero. I traffici si presentavano in continua espansione e la bilancia commerciale appariva fortemente passiva anche a causa dei noli pagati specialmente ai trasporti via mare inglesi e francesi.

Ne traevano vantaggio specialmente alcuni cantieri, quali l’Orlando, e alcuni armatori, come Florio e Rubattino, imparentati con alcuni ambienti parlamentari.

Costituiva una interessante contropartita la possibilità di utilizzare all'occorrenza ottimi piroscafi quali incrociatori ausiliari, trasporti truppe e simili.

La prima evoluzione avviene durante la guerra mondiale 1914 - 1918 quando è soggetto a requisizione quasi tutto il naviglio atto al traffico.

Tra le due guerre mondiali si nota la costituzione della FIN-Mare e della Società Cooperativa Garibaldi. La prima poteva mettere a disposizione, nel 1940, più di 200 navi immediatamente impiegabili. Nel corso della guerra venivano iscritte nel ruolo del naviglio ausiliario 1700 navi tra grandi e piccole alle quali vanno aggiunte 4 noleggiate, le catturate e le nuove costruzioni.

Ma il pedaggio è stato molto pesante contando perdite per il 90%.

LA GUERRA DI CRIMEA

Nel Mar Nero non esisteva un avversario navale in quanto tutte le navi russe si trovavano bloccate a Sebastopoli con cannoni e marinai trasferiti nei forti a terra.

Esisteva per il Piemonte, quindi, la necessità solo di navi atte al trasporto del corpo di spedizione italiano forte di 15.000 uomini. Si ricorse al noleggiatore Andrea Delle Piane di Genova che forniva 9 navi a vapore ("*San Giorgio*", "*Novi Ligure*", "*Bella Leandra*", "*Caterina*", "*Urbano*", "*Sant'Andrea*", "*Padre Battista*", "*Agitatore*") e 14 velieri, tutte impegnate nel trasporto viveri. Per le truppe, le armi e le munizioni il governo inglese metteva a disposizione 26 vapori e 10 velieri, ai quali si aggiungevano 11 navi piemontesi ("*Carlo Alberto*", "*Costituzione*", "*Governolo*", "*Authion*", "*Malfatano*", "*Gulnara*", "*Monzambano*", "*Dora*", "*Tanaro*", "*Beroldo*", "*Azzardoso*").

Furono trasportati e assistiti per un anno, a migliaia di chilometri di distanza, quasi 20.000 uomini.

Un impegno grandissimo.

La dipendenza dagli stranieri e dai sensali privati indussero il governo a ricercare un uomo ben preparato a tenere a disposizione del paese un forte nucleo di navi mercantili, e tale uomo è stato Raffaele Rubattino.

LA GUERRA DEL 1859 E LA CAMPAGNA GARIBALDINA DEL 1860

La necessità da parte del Piemonte dell'impiego di piroscafi per la campagna del 1859 è stata molto limitata. La Francia impiegò invece per il suo corpo di spedizione 516 navi, che fecero 860 viaggi.

Per il rifornimento delle unità navali in Adriatico, il Piemonte impiegò in noleggio alcuni velieri inglesi. Emergeva ancora una volta la necessità di disporre di navi da carico in proprio. Sul Lago Maggiore veniva formata una piccola squadra requisendo e armando i cinque piroscafi della Compagnia Sarda di Navigazione, più una barcaccia e due battelli armati d'obici fatti venire da Genova. Non se ne fece nulla e gli Austriaci rimasero padroni del lago. Il 25 aprile la nostra piccola forza navale si ritirò a Locarno, in Svizzera.

Per la spedizione in Sicilia Garibaldi si avvale inizialmente dei piroscafi "*Lombardo*" e "*Piemonte*" sequestrandoli equivocamente. Il Rubattino veniva poi indennizzato dal governo dittatoriale.

Dopo la conquista di Palermo Garibaldi provvide a costituirsi una forza navale propria comperando all'estero 10 piroscafi ("*Washington*", "*Oregon*", "*Franklin*", "*Anita*", "*Indipendence*", "*Fenet*" (?), "*Badyer*", "*Weasel*", "*Spedizione*", "*Colonnello Sacchi*"). Altri ne furono noleggiati fra i quali il vaporetto "*Utile*"

catturato dai Borbonici il 9 giugno 1860 e restituito il 29 giugno successivo.

Altri 6 venivano acquistati nel luglio (*"Vittoria"*, *"Cambria"*, *"Plebiscito"*, *"Indipendenza"*, *"Calatafimini"*, *"Ferruccio"*).

Quando nell'agosto del 1860 partì la spedizione Bertani forte di 9.000 uomini, inizialmente per la acquisizione di Roma, ma in effetti a rinforzo di Garibaldi, venivano noleggiati almeno 12 piroscafi. L'uso intelligente di questa notevole forza permise il passaggio dello stretto di Messina e il fiancheggiamento verso Napoli con sbarchi a Sapri e a Salerno.

Il sostegno navale si dimostrò ancora una volta importante, senza il quale la spedizione garibaldini non si sarebbe potuto fare.

LA GUERRA DEL 1866

I mezzi navali erano più che sufficienti.

Parecchi i piroscafi che garantirono ogni rifornimento, ma due soli noleggiati il *"Piemonte"* e l'*"Europa"* che veniva poi acquistato dalla marina militare.

L'amm. Persano ritenne di essere carente in fatto di avvisi veloci moderni, per cui il governo requisiva i 4 vapori *"Marco Polo"*, *"Cristoforo Colombo"*, *"Flavio Gioia"* e *"Stella d'Italia"* della Compagnia Danovaro-Peyrano per operazioni militari assumendo per la prima volta un ruolo militare.

SPEDIZIONI D'AFRICA E DI CINA

Il 17 gennaio 1885 partono da Napoli la corazzata *"Principe Amedeo"* e il mercantile noleggiato *"Gottardo"* che sbarcano ad Assab, il 25 gennaio, un corpo militare che occupa Massaua. Poi arriva il piroscafo *"Florio"* con rincalzi.

Dopo la sconfitta di Dogali, il nuovo ministro Crispi instaura una politica di forza con l'appoggio di una grande spedizione militare. I primi reparti partono il 27 ottobre 1887 col tra-

sporto *"America"* seguito da un convoglio di 16 piroscafi divisi in 5 scaglioni. Tra il 2 e il 16 novembre, noleggiate dalla Navigazione Generale Italiana (Società Riunite Florio e Rubattino) partono le navi *"Archimede"*, *"Bengala"*, *"Bosforo"*, *"Egadi"*, *"Egitto"*, *"Faro"*, *"Gottardo"*, *"Orione"*, *"Polcevera"*, *"Regina Margherita"*, *"Roma"*, *"Singapore"*, *"Sirio"*, *"Solunto"*, *"Sumatra"* e *"Vincenzo Florio"*. Vengono trasportati senza incidenti 429 ufficiali, 446 sottufficiali, 10.0828 soldati, 29 civili, 1904 quadrupedi e carri, cannoni, equipaggiamenti. Con tutto ciò le navi mantengono tutti i servizi commerciali e postali.

Nel 1894 si riaccende la guerra e Crispi organizza una seconda spedizione ancora più grande: 49 trasporti noleggiati dalla Navigazione Generale Italiana con 1466 ufficiali, 38.176 sottufficiali e soldati, 8876 quadrupedi e 7.679 tonnellate di materiali vari.

Finisce male anche questa volta ma il contributo della marina rimane comunque positivo.

All'epoca della rivolta dei Boxers partivano per la Cina gli incrociatori *"Stromboli"*, *"Vesuvio"* e i piroscafi *"Singapore"*, *"Marco Minghetti"* e *"Giava"* della Navigazione Generale Italiana.

LA GUERRA DI LIBIA

Per fare fronte alle necessità emerse nel settembre del 1911, vennero requisiti d'urgenza 8 piroscafi, *"Bosnia"*, *"Solunto"*, *"Città di Catania"*, *"Città di Messina"*, *"Città di Palermo"*, *"Città di Siracusa"*, *"Duca degli Abruzzi"*, *"Duca di Genova"*, che venivano armati come incrociatori ausiliari per il blocco della costa libica.

Successivamente vennero noleggiati o requisiti 96 piroscafi, 21 dei quali in servizi di rifornimento della flotta e 75 per il corpo di spedizione. Venivano impiegate altre 23 navi in re-

gime semimilitare postale. Questa volta furono interessate non solo la Navigazione Generale Italiana e le Ferrovie dello Stato ma anche altre società armatrici.

La marina mercantile italiana era diventata adulta.

LA PRIMA GUERRA MONDIALE

All'entrata in guerra dell'Italia il conflitto aveva già rivelato le caratteristiche peculiari, la guerra al traffico dei rifornimenti. E le navi mercantili furono chiamate a rivestire un ruolo importante.

Venivano requisiti 38 piroscafi e 46 rimorchiatori e iscritti nei ruoli della R.Marina come incrociatori ausiliari, navi civetta, navi ospedale, vedette e dragamine. Per lo stretto di Otranto furono requisiti o acquistati all'estero 93 piropescherecci.

L'impegno maggiore andava ai piroscafi adibiti ai rifornimenti in gestione a vari organismi statali.

Nel corso della guerra vennero militarizzati quasi 400 piroscafi, 230 dei quali venivano affondati, e 180 vaporette e rimorchiatori.

Da ricordare in particolare il concorso nelle operazioni di salvataggio dell'armata serba dall'Albania a Corfù e Brindisi.

A partire dal 1917 la navigazione veniva organizzata in convogli che procedevano secondo mutamenti di rotta segnati da precise tabelle.

Fu un contributo essenziale alla vittoria altrimenti impensabile.

Degno di nota lo sbarramento fisso del Canale d'Otranto stesso a metà anno 1918 per fermare il passaggio dei sommergibili austro-ungarici e tedeschi attivi nel Mediterraneo centrale e occidentale. Consisteva nella stesura di una rete di acciaio lunga 66 chilometri, alta 50 metri e tenuta a 10 metri sotto il pelo dell'acqua con 429 boe, 100 ancore e più di 1800 tor-

pedini. L'opera era sorvegliata giorno e notte da più linee di naviglio silurante italiano, francese, inglese e americano. Notabile anche il salvataggio, concluso nel febbraio del 1916, dell'esercito serbo in ritirata sulla costa albanese con 260.000 uomini, 10.000 cavalli, 30.000 tonnellate di materiali vari. Venivano impiegati per Corfù e Brindisi 45 piroscafi italiani con 202 viaggi, 25 francesi e 11 inglesi, con numerosa scorta.

GUERRA D'ETIOPIA

La convenzione Finmare del 1937 portava al controllo di più di 200 navi, alcune delle quali quanto di meglio poteva dare la cantieristica nazionale. Molte inoltre le navi dell'armamento libero.

La campagna d'Etiopia richiedeva un impegno eccezionale: trasporto a Massaua di 472.562 uomini a Massaua e 122.842 a Mogadiscio; 16.496 veicoli e 1.241.224 tonnellate di materiali vari che hanno richiesto un totale di 1.200 viaggi-nave, più della metà a carico della Finmare .

Per fronteggiare questo impegno si ricorse anche all'acquisto di navi sul mercato internazionale di 9 transatlantici ribattezzati "*Piemonte*", "*Calabria*", "*Umbria*", "*Toscana*", "*Sicilia*", "*Liguria*", "*Sardegna*", "*Sannio*" e "*Lombardia*" Ci fu in ciò un risvolto negativo, navi vecchie che pesarono nella seconda guerra mondiale ritardando i programmi di rimodernamento della flotta mercantile.

GUERRA CIVILE SPAGNOLA — OCCUPAZIONE DELL'ALBANIA

Trovarono impiego le navi tipo "*Regione*", quelle acquistate sul mercato estero, con i piroscafi "*Cesarea*", "*Gradisca*", "*Po*", "*Tevere*" in servizio come navi ospedale. Le motonavi "*Barletta*" e "*Adriatico*" eseguivano una limitata attività di incrociatori ausiliari. Il piroscafo "*Helouan*" del Lloyd Triestino, di ri-

torno con uno scaglione di reduci, subiva ad Alessandria d'Egitto un incendio che lo rendeva irrecuperabile.

Con il crescere delle tensioni coinvolgenti più settori della vita politica dell'Europa Orientale, l'Italia procedeva nel 1939 all'occupazione militare dell'Albania. L'operazione, contrassegnata in codice come "O M T" (Oltremare Tirana) comportava lo sbarco di 22.000 uomini in 4 scaglioni (Durazzo, Valona, S.Giovanni di Medua, Santi Quaranta) con presenza dimostrativa della marina militare e dell'aeronautica.

PERIODO DELLA NON BELLIGERANZA

I fermi per controlli imposti da navi inglesi e francesi del blocco antitedesco ai danni di navi mercantili italiane, dal 3 settembre 1939 al 25 maggio 1940, sono stati 1.347 provocando sensibili danni economici.

Il 20 febbraio 1940, ad esempio, venivano fermate 10 navi carboniere in viaggio da Rotterdam con carico di carbone indispensabile all'industria nazionale perché di provenienza tedesca.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

All'inizio del conflitto la marina mercantile si presentava come una delle maggiori.

Le navi con stazza superiore alle 500 tonnellate erano 786 per un totale di 3.318.129 tsl; quelle tra le 100 e le 500 tsl erano circa 1000. Rimorchiatori e pescherecci si contavano a migliaia.

I marittimi erano 660.000 tra i quali 230.000 di prima categoria e 430.000 di seconda.

Venivano requisite 1700 navi, metà delle quali impiegate nel dragaggio mine (con la sigla B) e nella sorveglianza foranea (sigla F). Le altre suddivise tra le navi scorta, antisommergi-

bili (sigla AS), posamine. Trasporti truppa con 5 delle navi maggiori, 12 navi ospedale con contrassegni internazionali ben visibili e 7 navi soccorso (senza il riconoscimento di categoria).

Apparivano non utilizzabili le unità maggiori quali i transatlantici "*Rex*" e "*Conte di Savoia*" che da Genova, porto di armamento, venivano trasferiti in Adriatico, in disarmo a Trieste e a Venezia. I grandi transatlantici "*Roma*" e "*Augustus*" venivano requisiti con acquisto per venire trasformati in portaerei, il primo con i lavori giunti quasi al termine.

Le navi di nuova costruzione, 50 motonavi, passavano sotto il controllo militare mantenendo però la bandiera mercantile.

Un primo scacco si verificava proprio il primo giorno di guerra: rimanevano tagliati fuori del Mediterraneo 212 piroscafi, ottimi transatlantici, 136 petroliere stazzanti dalle 2000 alle 6000 tsl, 64 mercantili tra le 6000 e le 10.000 tsl, i più adatti per impiego bellico, per un totale di 1.209.090 tsl. sparse 33 in Africa Orientale Italiana, 36 in Europa, 65 nelle Americhe, ed ancora Iran, Thailandia ed Estremo Oriente ("*Conte Verde*"). Quasi la metà appartenenti alla flotta del Lloyd Triestino. 13 navi riescono a raggiungere porti neutrali e 4 vengono affondate nel tentativo di sfuggire alla cattura. 4 motonavi vengono impiegate come violatori di blocco, notevole la "*Pietro Orseolo*" della SIDARMA di Fiume, che raggiungendo il Giappone viola il blocco per tre volte.

Si suppliva con 50 navi tedesche rimaste nel Mediterraneo e, alla fine del 1942, con 42 navi francesi catturate, 26 jugoslave, 5 greche, 2 britanniche, 1 norvegese.

Venivano organizzati 4.500 convogli con una media di 4 al giorno. Le navi ospedale contavano 608 missioni con un trasporto complessivo di 281.000 tra malati e feriti.

Da ricordare anche le motozattere costiere costruite in rilevante numero per una missione da sbarco non effettuata, usate come utile sostegno del traffico di cabotaggio lungo la costa della Libia.

I mercantili assolsero sempre le loro missioni tanto che la catena dei rifornimenti non venne mai meno. Quello che venne a mancare è stata invece l'inadeguatezza delle sistemazioni a terra.

Il personale trasportato in Libia è stato di 206.402 uomini, dei quali 189.162 arrivati (pari al 91,6 %). Il materiale trasportato è stato pari a 2.245.380 tonnellate, delle quali 1.929.955 arrivate (pari al 85,9 %).

Il personale trasportato in Tunisia è stato di 77.741 uomini, dei quali 72.246 arrivati (pari al 93 %).

Il materiale trasportato è stato di 413.160 tonnellate, delle quali 306.532 arrivato (pari al 71 %).

Complessivamente i trasporti per la Libia, Tunisia, Levante (Albania, Grecia, Egeo) sono stati di 1.266.172 uomini, dei quali 1.242.729 arrivati (pari al 96 %). Il materiale è stato di 2.938.298 tonnellate di cui 2.759.468 arrivato a destinazione.

Sono partite complessivamente (per l'esercito, aeronautica, marina, corpo tedesco) 4.648.600 tonnellate di materiali, di cui 4.199,375 arrivate, pari al 90,5 %.

Un impegno grandissimo che costata la vita a 7.164 componenti gli equipaggi marittimi.

Un'operazione del tutto fuori degli schemi della guerra guerreggiata grazie anche all'intermediazione prestata dalla Croce Rossa Internazionale con l'appoggio anche inglese è stata la missione di rimpatrio degli italiani residenti in Africa Orientale Italiana , resa possibile dalla disponibilità della mari-

na mercantile che ha impiegato i transatlantici "*Saturnia*", "*Vulcania*", "*Duilio*" e "*Giulio Cesare*" in tre viaggi di circumnavigazione dell'Africa tra il 2 aprile 1942 e l'11 agosto 1943 con il trasporto di 13.255 donne, 10.912 bambini e 3559 uomini in età non più giovanile, con il supporto di due petroliere, "*Arcole*" e "*Taigete*", internate e rimesse in servizio per la missione. Un avvenimento unico nel corso della guerra avendo segnato sia pure per poco tempo la sospensione delle attività belliche.

CONCLUSIONE

La marina mercantile è stata sempre presente nei momenti critici della storia nazionale. Chiara dimostrazione che l'Italia non può fare a meno di una flotta adeguata ed efficiente con infrastrutture ed attenti interventi legislativi di sostegno, tali da poter affrontare ogni evenienza.

L' 11 aprile 1951 la bandiera della marina mercantile è stata decorata, meritatamente, con la medaglia d'oro al valor militare, che veniva consegnata a Genova il 16 settembre successivo, presenti in porto le motonavi "*Saturnia*", "*Conte Grande*" e "*Italia*", l'incrociatore "*Garibaldi*", le corvette "*Ibis*" e "*Chimera*", alfiere il capitano di lungo corso Rosasco pure lui m.d'o. al v.m. accompagnato dall'urlo delle sirene e dai colpi di cannone a salve.

(Regesto A.C. di AAVV)