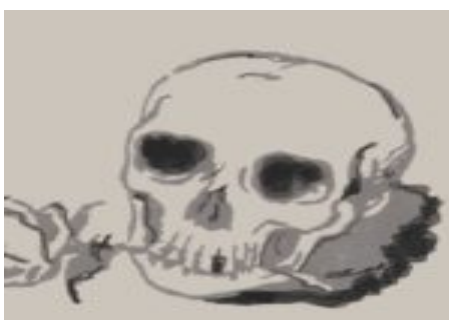


«Non è andata così. Non come è scritto nei libri, come ha detto la TV, come ha raccontato il cinema. I libri dicono che Luigi Duran de La Penne ha affondato la Valiant. Le relazioni di de La Penne sono scritte in prima persona, come se avesse agito da solo: il suo secondo, dicono, è stato messo fuori gioco da un malore. Il suo secondo ero io. E sono rimasto al suo fianco sin quasi all'ultimo»

Emilio Bianchi, *Intervista*, 2004



Le navi mercantili disturbano.

Prima di riprendere il discorso sulle missioni di guerra “ammalorate” da continui e comunque sospetti guasti, occorre fare un breve passo indietro e ricordare un dato importante, su cui troppo spesso si sorvola: quello delle navi mercantili italiane.

E a questo proposito facciamo parlare Carlo De Riso e Roberto Fabiani: «Prima ancora di cominciare, la battaglia era già stata perduta a metà. Si sa che Mussolini decise il giorno dell'entrata in guerra in maniera cervelotica, con l'unico scopo di riuscire a sparare qualche fucilata prima che i tedeschi arrivassero a Parigi. Ma già da maggio avvertiva gli Stati Maggiori che a partire dal 5 giugno 1940 qualunque giorno era buono. In quel momento, il 35 per cento della flotta mercantile italiana si trovava fuori dal Mediterraneo: si trattava di 212 navi, ovviamente le migliori, le più veloci e adatte alla navigazione oceanica, che giravano il mondo per procurare al Paese valuta pregiata. L'avviso di “pericolo di guerra” con l'ordine di rientro venne diramato solo il 5 giugno, con la conseguenza che tutte quelle belle navi finirono internate in porti neutrali o catturate. Clamoroso l'episodio del piroscafo *Rodi*, rimasto in mani inglesi... a Malta. E anche questo, fra gli infiniti altri, va detto a gloria dello Stato Maggiore Marina» (Carlo De Riso, Roberto Fabiani, *La Flotta tradita. La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, De Donato-Lerici Editori, Roma 2002, p. 95).

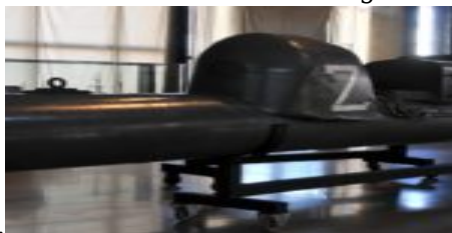


Sulle battaglie navali perdute dalla Regia Marina italiana, sulle missioni di guerra fallite e sulla “incapacità” di fare scortare adeguatamente il naviglio mercantile e le navi da trasporto truppe gravano anche qui, inutile negarlo, pesanti ombre. Ecco un passo per tutti, invitando ogni lettore ad approfondire le indagini: «Nella tarda primavera del 1941, precisamente il 24 maggio, a Supermarina c'era stato un importante cambiamento: capo del Sis era

diventato Franco Maugeri, siciliano di Gela, gli anni dell'anteguerra e il primo di guerra passati sugli incrociatori. Appena finita la guerra Maugeri fu decorato dagli americani con la Legione al Merito. Motivazione: "Per la condotta eccezionalmente meritoria nell'esecuzione di altissimi servizi resi al Governo degli Stati Uniti come capo dello spionaggio navale italiano". Nel 1946 viene nominato capo di Stato Maggiore della Marina. Scrisse un libro di memorie nel quale c'è il seguente passaggio: "L'inverno 1942-1943 trovò molti di noi che speravano in un'Italia libera, di fronte a questa dura, amara verità: non ci saremmo mai potuti liberare delle nostre catene, se l'Asse fosse stato vittorioso". Occorre tenere a mente questa frase per capire cosa combinò Maugeri appena installato in un centro nevralgico com'era quello delle informazioni navali. Con logica consequenzialità, assunto l'incarico cominciò a darsi da fare per sabotare la guerra dell'Asse» (Carlo De Riso, Roberto Fabiani, *La Flotta tradita. La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, op. cit., p. 59).

Operazioni con gli S.L.C. nel 1941.

Nella precedente "puntata" si è sottolineato il fatto che tanto Junio Valerio Borghese quanto Antonio Trizzino ci rammentano che le operazioni militari debbano essere tenute segrete per ovvie ragioni, ma che troppo spesso le missioni italiane sono note all'avversario persino nei dettagli. Nel 1940 vi sono le operazioni d'attacco contro le navi inglesi alla fonda utilizzando gli S.L.C., le quali così



proseguono nel 1941.

- **15 maggio 1941:** lo *Scirè* salpa da La Spezia trasportando tre S.L.C. e per la terza volta l'obiettivo è il porto di Gibilterra. Il 26 è in prossimità dell'obiettivo, ma «Supermarina ci comunica che il porto è vuoto, tutte le navi essendo uscite in serata; gli operatori dovranno attaccare i piroscafi che si trovano in rada» (Junio Valerio Borghese, *Decima Flottiglia MAS. Dalle origini all'armistizio*, Albertelli Edizioni, Parma 2005, p. 112).

I "Maiali" sono fatti uscire dagli appositi contenitori e il motore di uno risulta essere in avaria. Con i due restanti i sei incursori non riescono comunque a portare a termine la missione per problemi vari.

Scrive Beppe Pegolotti: «Gli apparecchi non funzionarono nemmeno quella volta e dovettero essere affondati. Gli equipaggi raggiunsero integralmente la costa spagnola a nuoto e poterono ritornare in Italia. Una brutta avventura la ebbe Marcegaglia che, a causa di un guasto al respiratore, si svenne» (Beppe Pegolotti, *Uomini contro navi*, Vallecchi Editore, Firenze 1959, p. 163).



- **25-26 luglio 1941**: Malta. Scrive Borghese: «L'idea di forzare il porto di Malta, La Valletta, principale piazzaforte navale inglese nel Mediterraneo, il cui possesso da parte di stranieri è una costante minaccia per l'Italia, nacque fino dal lontano 1935, mentre si veniva realizzando il siluro pilotato; Malta era l'obiettivo per il quale l'arma era stata progettata e costruita» (Junio Valerio Borghese, *Decima Flottiglia MAS. Dalle origini all'armistizio*, Albertelli Edizioni, Parma 2005, p. 121).

A proposito dell'operazione e del necessario appoggio aeronautico: «Moccagatta si era accordato con l'aeronautica per tre bombardamenti a ondate successive, a partire dall'una e mezza fino alle quattro e mezza, per tenere impegnati i difensori e non farli guardare verso il mare. Inutile dire che non accadde nulla di quanto stabilito: di aerei italiani ne arrivarono solo due e in orari che non servono a proteggere gli assalitori. I quali all'assalto ci vanno lo stesso» (Carlo De Riso, Roberto Fabiani, *La Flotta tradita. La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, De Donato-Lerici Editori, Roma 2002, p. 149).

Dopo varie vicissitudini, rimandi, ritardi e guasti avviene l'operazione con M.T., M.T.L., S.L.C. e la nave *Diana*. Secondo fonte inglese le imbarcazioni di superficie erano state avvistate dai radar con un certo anticipo, ma rimane chiaro che l'accensione dei proiettori e lo scatenarsi del fuoco contro gli incursori italiani non avviene nemmeno dopo l'esplosione delle 4,30 causata dall'azione di Tesei e Pedretti con l'S.L.C. La reazione si "accende" solo dopo il sacrificio di Cabarelli, il quale con il suo "barchino" fa saltare il pilone di sostegno del ponte del molo Sant'Elmo; ed è quasi spuntata l'alba. Il



resto è anch'esso noto: l'operazione fallisce e con gravi perdite.

- **10 settembre 1941**: lo *Scirè* salpa nuovamente da La Spezia e ancora alla volta di Gibilterra. Alla prima ora del 20 settembre gli incursori vanno all'attacco e stavolta, pur dovendo ripiegare su obiettivi secondari, affondano la motonave armata *Durhan*, la petroliera *Fiona Shell* e la cisterna militare *Denbydale*, assieme alla quale va a fondo anche una vicina piccola nave cisterna.

- **3 dicembre 1941**: lo *Scirè* muove per andare a colpire le navi da guerra inglesi ancorate nel porto di Alessandria d'Egitto. Nel tragitto verso la sosta intermedia, che deve effettuare all'isola di Lero, avviene un fatto nei pressi della costa siciliana e così lo racconta Borghese: «Il semaforo di Capo Peloro fa segnali in chiaro col Donath [lampada da segnalazioni notturne, *in nota*]: "Sommersibile *Scirè*". Ma questa è follia! Si vuole dunque che tutto il mondo sappia che lo *Scirè*, l'unico sommersibile della Marina italiana attrezzato per il trasporto dei mezzi d'assalto, si trova in mare?

Povero segreto, per preservare il quale tanti sforzi sono stati compiuti!» (Junio Valerio Borghese, *Decima Flottiglia MAS. Dalle origini all'armistizio*, Albertelli Edizioni, Parma 2005, p. 176).

Scrive Arnaldo Cappellini sull'episodio: «Alle 18.10 del giorno 5, mentre il nostro sommergibile navigava davanti a Capo Peloro, dal semaforo veniva trasmesso in chiaro col *donath*, cioè con segnalazioni luminose, il seguente dispaccio: "Sommergibile *Sciré* da Marina Messina - In prossimità del porto di Messina fermate perché motoscafo vi raggiungerà per trasmettervi plico importante". In chiaro, con segnalazioni luminose visibili a molte centinaia di metri, col nome dello *Sciré*, che era l'unità i cui movimenti erano i più segreti della Marina. Sembravano cose dell'altro mondo all'equipaggio e lo sembrano anche a noi. Resta da stabilire se fosse soltanto leggerezza. Tanto più quando si saprà che cosa venne affidato al motoscafo, perché quindi si disse allo *Sciré* di fermarsi nello Stretto: per comunicargli le notizie sui movimenti nel Mediterraneo delle altre nostre navi in missione, più un avvistamento di sommergibile nemico presso Capo Matapan. Nulla d'urgente, e molti rischi gravi» (Arnaldo Cappellini, *Torpedini umane contro la flotta inglese*, Edizioni Europee, Milano 1947, pp. 81-82).

Giunti nei pressi del porto di Alessandria, tre S.L.C. lasciano il sommergibile la notte del 18 e a cavallo dell'alba portano a compimento la missione. Su *SLC 221* il Tenete di Vascello Luigi Durand de La Penne con il Capo Palombaro Emilio Bianchi danneggiano gravemente la nave da battaglia *Valiant*; su *SLC 222* il Capitano del Genio Navale Antonio Merceglia e il Sottocapo Palombaro Spartaco Schergat ottengono il medesimo risultato con la nave da battaglia *Queen Elizabeth*; su *SLC 223* il Capitano delle Armi Navali Vincenzo Martellotta e il Capo Palombaro Mario Marino danneggiano sensibilmente la petroliera norvegese *Sagona*, causando danni anche al cacciatorpediniere *Jervis* ormeggiato di controbordo. Inoltre la portaerei *Illustrious* non è presente in porto nonostante l'avvenuta positiva segnalazione di Supermarina, pertanto il terzo equipaggio ripiega sull'obiettivo secondario. Anche in questa missione il sommergibile *Sciré* è al comando di Junio Valerio Borghese.



«**Verità e fantasie...**».

Duran de La Penne sostiene di aver trascinato a braccia il *Maiale*, in avaria e precipitato sul fondale, fin sotto la carena della nave e quando riemerge «ritrova il suo secondo pilota, Bianchi che, venuto a

galla a pallone per svenimento, riavutosi, s'era nascosto sulla boa per non disturbare con l'allarme il lavoro del suo capo pilota» e questi dice: «“Da bordo ci dicono frasi irridenti, credendo la nostra missione fallita; parlano di italiani», e de La Penne: «Faccio notare a Bianchi che fra un paio d'ore avranno una diversa considerazione per gli italiani”» (Junio Valerio Borghese, *Decima Flottiglia MAS. Dalle origini all'armistizio*, op. cit., p. 192).

La testimonianza resa da Duran de La Penne non è aderente alla realtà dei fatti, in primo luogo perché Emilio Bianchi non conosce la lingua inglese. In ogni caso Sergio Nesi analizza punto per punto le relazioni di Bianchi e La Penne, dando “giustizia” all'operato di Bianchi e ridimensionando notevolmente le fantasie di La Penne.

Innanzitutto Sergio Nesi riporta alcuni stralci di un'intervista rilasciata da Bianchi al *Corriere della Sera* del 17 dicembre 2004: «Bianchi - “Non è andata così. Non come è scritto nei libri, come ha detto la TV, come ha raccontato il cinema. I libri dicono che Luigi Duran de La Penne ha affondato la Valiant. Le relazioni di de La Penne sono scritte in prima persona, come se avesse agito da solo: il suo secondo, dicono, è stato messo fuori gioco da un malore. Il suo secondo ero io. E sono rimasto al suo fianco sin quasi all'ultimo, sono riemerso un minuto, un minuto e mezzo prima di lui. Non è possibile che de La Penne sia rimasto sotto senza di me per tre quarti d'ora, come ha raccontato e come recita la versione ufficiale, trascinando a forza di braccia il maiale. L'abbiamo portato insieme fin sotto la corazzata inglese. Ho sbattuto la testa contro lo scafo della Valiant, ci ho passato sopra le mani, nel buio, a tentoni, rovinandole sopra i denti di cane, alla ricerca del punto in cui piazzare la carica esplosiva. Sono risalito all'ultimo momento utile prima di perdere conoscenza. Però tutto questo nei libri non c'è» (Sergio Nesi, *Verità e fantasie sul tenete di vascello Luigi Duran de La Penne*, Associazione Combattenti Decima Flottiglia MAS, Paderno Dugnano s.d., p. 5).

Nel sito web *Marina.difesa.it* si può leggere che a seguito dell'incursione e della cattura Emilio Bianchi (Sondalo 1912 - Viareggio 2015): «*venne condotto in un campo di concentramento e rimpatriato al termine del conflitto. Promosso per meriti di guerra Capo di 3^a Classe e di 2^a Classe, nel 1954, a scelta, conseguì la promozione a Capo di 1^a Classe Palombaro. Nel grado di Ufficiale del C.E.M.M. prestò successivamente servizio al Centro Subacqueo del Varignano, al Nucleo Sminamento di Genova ed infine all'Accademia Navale di Livorno, terminando la carriera nel grado di Capitano di Corvetta (CS)*»

(<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/EmilioBianchi.aspx>).



Sul medesimo sito web, per quanto riguarda Duran de La Penne (Genova 1914 - Genova 1992), dopo la cattura è stato «*tradotto prigioniero in India, nel febbraio 1944 rimpatriò e partecipò alla guerra di liberazione nel Gruppo Mezzi d'Assalto. Tutti gli operatori vennero poi decorati di Medaglia d'Oro al Valore Militare e promossi per merito di guerra. La consegna della decorazione a Luigi Durand de la Penne avvenne a Taranto nel marzo 1945 e fu l'occasione di uno storico episodio: fu infatti lo stesso comandante della Valiant nel 1941, Capitano di Vascello Sir Charles Morgan, divenuto ammiraglio, che decorò Luigi Durand de la Penne, su invito del luogotenente del Regno Umberto di Savoia che presiedeva la cerimonia. Promosso Capitano di Corvetta in data 31 dicembre 1941, Capitano di Fregata nel 1950 e Capitano di Vascello a scelta eccezionale nel 1954, nell'ottobre 1956 fu Addetto Navale in Brasile quindi, per mandato politico a seguito della sua elezione a Deputato al Parlamento (2a, 3a, 4a, 5a e 6a legislatura), fu collocato in*

aspettativa ed iscritto nel Ruolo d'Onore, dove raggiunse il grado di Ammiraglio di Squadra»

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/duranddelapenne.aspx>).

A differenza della decisione presa da Emilio Bianchi di rimanere fedele all'impegno preso e al giuramento fatto, dopo l'8 settembre Duran de La Penne passa dunque con gli angloamericani e in *Mariassalto* partecipa nel giugno del 1944 all'*Operazione QWZ* contro il naviglio nella rada di La Spezia.



“Barchini” all’assalto.

Oltre alle missioni citate se ne registrano anche altre ad opera dei “barchini” e dei “nuotatori d’assalto”; si può ricordare, ad esempio, il forzamento della baia di Suda ad opera degli M.T. guidati dal Tenente di Vascello Luigi Faggioni. In buona sostanza i mezzi d’assalto navali e subacquei avrebbero potuto capovolgere le sorti della guerra a favore dell’Italia. Erano quindi un pericolo da scongiurare. Leggendo, ad esempio, quanto scrive Antonio Trizzino, emergono anche altri aspetti quali il non volere sviluppare gli aerei siluranti e una chiara connivenza con l’avversario da parte di vari personaggi appartenenti anche a Supermarina.

Lasciamo la parola ad Antonio Trizzino: «Lo storico futuro dovrà spiegare come l’Italia, possedendo il segreto di un mezzo d’offesa formidabile, l’aerosiluro, non credette di doverlo sfruttare e preferì, invece, entrare nel conflitto senza aver pronta una sola di queste armi, particolarmente idonea alla guerra marittima. L’indirizzo della politica estera italiana, assecondato dalle sfere militari, portava, prima o poi, all’urto con l’Inghilterra. Il che significava: quattro quinti delle frontiere metropolitane esposti alla invasione dal mare, centinaia di migliaia di italiani e posizioni strategiche da difendere oltremare» (Antonio Trizzino, *Navi e poltrone*, Longanesi & C. Editore, Milano 1952, p. 9).

L'assoluzione ai traditori.

A questo proposito rimane utile riportare quanto scritto nel libro *La Flotta tradita* di Carlo De Riso e Roberto Fabiani: «Nel Trattato di Pace tra l'Italia e gli Alleati, firmato il 10 febbraio 1947 a Parigi, Palazzo di Lussemburgo, che pose ufficialmente fine alla Seconda Guerra mondiale, l'articolo 16 recita così: "L'Italia non incriminerà né molesterà i cittadini italiani, particolarmente i componenti delle Forze Armate, per il solo fatto di aver espresso simpatia per la causa delle Potenze Alleate e Associate o di aver svolto azione a favore della causa stessa durante il periodo compreso tra il 10 giugno 1940 e la data di entrata in vigore del presente Trattato. Questo nel testo francese, quello ufficiale^[1]". La versione inglese differisce leggermente: "... compresi i componenti delle Forze Armate...". In nessun altro dei trattati di capitolazione coi quali si concluse la Seconda Guerra mondiale si trova qualcosa di simile. È assolutamente singolare che nei sessant'anni trascorsi dai fatti e dopo migliaia di libri, ricostruzioni, resoconti, testimonianze, testi ufficiali editi dagli Uffici Storici degli Stati Maggiori, nessuno si sia mai chiesto il perché di quel misterioso articolo 16. Per la storiografia politico-militare italiana, l'articolo 16 del Trattato di Pace non esiste. Invece esso è lì a dire una cosa che, tradotta in linguaggio corrente, significa semplicemente questo: è garantita l'impunità a qualunque militare italiano che, durante la guerra, "abbia svolto azione a favore" degli Alleati. Cioè abbia tradito il suo Paese e i suoi commilitoni» (Carlo De Riso, Roberto Fabiani, *La Flotta tradita. La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, op. cit., pp. 9-10). **(1)**

Scrive Sergio Nesi: «L'ammiraglio Franco Maugeri, come si è già ricordato, prima dell'8 settembre era capo del S.I.S., il Servizio Informazioni Segrete, poi decorato dagli Alleati per i servizi loro resi prima dell'armistizio. Dopo tale data i suoi servizi presso gli Alleati anglo-americani furono offerti allo scoperto, mentre Maugeri divenne l'organizzatore di un'altra rete di spionaggio in nome della regia Marina, ma questa volta rivolta contro la Marina della R.S.I. e più in particolare contro la X Flottiglia M.A.S.» (Sergio Nesi, *Junio Valerio Borghese un Principe un Comandante un Marinaio*, op. cit., p. 307).

Sul "lavoro" svolto da Maugeri si legga utilmente il citato libro di Sergio Nesi alle pp. 307-309, nonché il libro: Franco Maugeri, *Ricordi di un marinaio*, Ugo Mursia Editore, Milano 1980.

Scrive il giornalista Giuseppe Clementino: «Il mio punto di partenza è stato il libro di Alfio Caruso "Arrivano i nostri, 10 luglio 1943: gli Alleati sbarcano in Sicilia", in cui l'autore riferisce su delle riunioni segrete, preliminari allo sbarco, tenute a Gela presso una villa di Capo Soprano di proprietà dell'ammiraglio Maugeri, acquisita nel 1940 dal Principe Pignatelli Aragona Cortes. Secondo Caruso, in quella villa operava una sorta di cellula "deviata" dei servizi segreti militari italiani, legata alla massoneria, che comunicava con gli inglesi a Malta tramite una stazione radio» ((Giuseppe Clementino, *L'ammiraglio Maugeri di Gela. Traditore o fedele servitore?*, Corriere di Gela online, 28.8.2007; <http://www.corrieredigela.it/leggi.asp?idn=CDG110341&idc=1>).

"Super" ... Supermarina!

Riguardo a Supermarina è utile un'ulteriore nota di Trizzino: «Ma se l'infedeltà di Supermarina è un dato fuori discussione, è rimasto finora ignoto chi erano i capi dell'organizzazione, quali mezzi usavano, come facevano insomma per far giungere informazioni relative ai movimenti delle navi italiane all'avversario rappresentato dall'ammiraglio Cunningham, comandante della flotta inglese

nel Mediterraneo. Il loro non si può nemmeno chiamare un espediente ingegnoso. Era soltanto spudorato. Supermarina semplicemente eludeva le tassative norme di sicurezza nel comunicare alla flotta i suoi ordini operativi. Le norme prescrivevano in modo rigoroso e inderogabile che gli ordini operativi dovessero essere recapitati a mano, soltanto e esclusivamente a mano, ai comandanti destinatari, in plichi sigillati, a mezzo di corrieri di fiducia. Era anche una precauzione indispensabile. Dall'ermetica sicurezza degli ordini di operazioni, di ogni loro rigo, si può dire di ogni loro parola, dipendeva la vita degli equipaggi, la salvezza della flotta. Qualsiasi indiscrezione anche minima avrebbe causato danni incalcolabili. Ma Supermarina non si atteneva alla regola. Non faceva recapitare a mano i suoi ordini di operazioni. Li sciorinava all'aria. Li faceva trasmettere alla sua radio. Ecco spiegato tutto. Altro che plichi sigillati affidati a mani sicure, dal mittente al destinatario, senza possibilità di interferenze da parte di nessuno. Sulle onde della radio volavano gli ordini alle navi di salpare a una data ora, seguire questa o quest'altra rotta, raggiungere tale o tal'altra posizione, approdare in un certo porto. È ovvio. I radiotelegrammi di Supermarina erano captati non solo dalle navi italiane a cui erano diretti, ma anche da quelle inglesi, oltre che dalle stazioni radio di Malta e Alessandria in ascolto. Così, con estrema facilità, senza bisogno di forzare casseforti né di carpire fotocopie di documenti segreti, tutto quanto c'era di più segreto nella marina italiana era portato a conoscenza di quella nemica durante la guerra. Risale in massima parte alla sintonia della stazione radio di Supermarina con quelle nemiche la causa di migliaia e migliaia di morti, di centinaia e centinaia di navi italiane affondate, di catoste e catoste di armi e rifornimenti, di milioni e milioni di litri di benzina finiti in fondo al mare lungo le rotte per la Libia. Questo sto di fatto, che provocò nel '41 i tremila morti di Matapan, avrebbe trasformato in un disastro anche la spedizione di Malta» (Antonino Trizzino, *Traditori in divisa. Gli sconvolgenti documenti segreti che nessuno doveva conoscere*, Casa Editrice Bietti, Milano 1974, pp. 77-79).

Nel libro sono pubblicati numerosi documenti come, ad esempio, gli ordini di operazione del 5 e 6 dicembre 1941 a cui il generale Gambaro disubbidisce causando la ritirata dalla Marmarica; vi sono inoltre documenti e dispacci di Supermarina. **(2)**

Sulle vicende giudiziarie post belliche, nel 1972 «il Tribunale di Roma ha raggiunto la convinzione che la trasmissione radio fu l'arma usata per informare il nemico: e ha inchiodato Supermarina alle sue tremende responsabilità. Adesso sappiamo come e perché morirono i tremila marinai italiani a Capo Matapan» (Antonino Trizzino, *Traditori in divisa. Gli sconvolgenti documenti segreti che nessuno doveva conoscere*, Casa Editrice Bietti, Milano 1974, p. 87).

Note.

1) Nota [1]: «Article 16.: "L'Italie ne persecutera ni n'inquiétera les ressortissants italiens, notamment les membres des forces armées, pour le seul fait d'avoir, au cours de la période comprise entre le 10 Juin 1940 et la date d'entrée en vigueur du présent Traité, exprimé leur sympathie envers la cause des Puissances Alliées et Associées ou d'avoir mené une action en faveur de cette cause"» (Ibidem, p. 9).

2) Scrive il Feldmaresciallo Erwin Rommel (Heidenheim 1891 - Herrlingen 1944) a proposito della guerra in Africa del Nord, mettendo l'indice sui mancati rifornimenti: «Le autorità responsabili dei rifornimenti, disconoscendo in modo incredibile la situazione, ci avevano mandato in Africa durante il mese di giugno [1942. N.d.A.] 3000 tonnellate di materiali; il nostro effettivo bisogno era di 60.000 tonnellate, cifra che, tuttavia, non venne mai raggiunta. I materiali di preda bellica ci avevano bensì aiutati a superare la crisi che era da attendersi dopo la caduta di Tobruk, ma sarebbe stato necessario e urgente far seguire senza soluzione di continuità e in misura sufficiente i nostri rifornimenti. Roma aveva sempre nuove e diverse spiegazioni per la mancanza di organizzazione dell'apparato che doveva rifornire la mia armata (...). In particolare, i seguenti motivi furono decisivi per l'insufficienza dei rifornimenti: a) La maggior parte degli uffici preposti ai rifornimenti non facevano tutto il possibile perché non sentivano direttamente le urgenti necessità della situazione. A Roma regnava la pace più profonda (...). b) La sicurezza dei convogli marittimi era affidata alla marina italiana. Gran parte degli ufficiali di marina italiana non erano per Mussolini e avrebbero volentieri visto la nostra disfatta, anziché la nostra vittoria. Perciò facevano opera di sabotaggio dovunque potessero. Non se ne traevano però le conseguenze politiche. c) Le più alte autorità fasciste erano in gran parte troppo corrotte o ambiziose per poter fare qualche cosa di ragionevole. Spesso, anche, non volevano saperne della guerra nell'Africa settentrionale. d) Coloro che facevano effettivamente del loro meglio per assicurare i nostri rifornimenti erano ridotti all'impotenza dalla super-organizzazione. Date queste condizioni e considerando il fatto che nella guerra moderna il rifornimento migliore decide la sorte della battaglia, si vedeva chiaramente profilarsi all'orizzonte la catastrofe della mia armata» (Erwin Rommel, *Guerra senza odio*, Lucie-Marie Rommel, Fritz Bayerlein -a cura di-, Garzanti Editore, Milano 1952, pp. 173-175).

Inoltre, prosegue Rommel: «Anche nel campo dei rifornimenti mancava l'iniziativa. A questo proposito vorrei enumerare solo questi punti: a) Non si è mai riusciti a rendere possibile l'impiego di forti aliquote della marina da guerra italiana per la scorta dei convogli o per il trasporto degli approvvigionamenti. Vero è che in tal caso il carburante non avrebbe più potuto essere adoperato per i tassi a Roma. b) Non si è mai riusciti a preparare e iniziare un attacco a Malta. Io stesso mi ero offerto di compiere questa impresa e sono convinto che a me sarebbe riuscito, con i contingenti di truppa richiesti e con un adeguato appoggio delle forze aeree e navali, di conquistare la fortezza. c) Non si è mai riusciti a costruire in Italia in grande quantità pontoni e navi costiere e ad organizzare con questi mezzi e con la necessaria protezione di navi da guerra un traffico soddisfacente lungo la costa. d) Non si è mai riusciti a stabilire lungo la costa stessa nuovi approdi con relative installazioni di caricamento e ad aumentare con la dovuta rapidità la capacità dei porti» (Ibidem, p. 227).