



STORICI E NO

di Enrico Cernuschi
Socio del Gruppo di Savona

Contrariamente a quello che si potrebbe pensare scrivere un articolo di storia navale è la cosa più facile del mondo. Ho infatti sotto mano, tanto per fare un esempio, un elenco di dodici pezzi, pubblicati tra il 1966 e il 2006, dedicati ai treni armati della Regia Marina. Ebbene, sette di questi sono copie del saggio originale capofila scritto dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo sulla *Rivista Marittima* nel novembre 1966. Non soltanto il testo è il medesimo (fatta eccezione, talvolta, per alcuni svarioni aggiuntivi), ma persino le fotografie sono le stesse, riproposte nell'identico ordine e progressivamente stampate sempre più slavate e scadenti, data la modesta tecnologia riprodotiva dell'epoca. Questo genere di imprese confida, naturalmente, nella scarsa memoria dei lettori e degli editori. In effetti un certo qual ostentato e ingiustificabile disprezzo nei confronti della prima delle due categorie appena citate è il marchio di fabbrica di alcuni autori; la scarsa stima dimostrata verso i direttori dei periodici è, per contro, giustificata da un passato, clamoroso episodio verificatosi alcuni anni fa quando un'illustre testata, oggi scomparsa, pubblicò per due volte di fila, nel giro di tre anni, il medesimo articolo, sempre sui treni armati, firmato, se così si può dire, dallo stesso autore.



I resti del treno armato T. A. 102/1/T fatto saltare dal proprio armamento prima di abbandonarlo. Uno dei militari inglesi che lo stanno esaminando indossa un vecchio elmetto italiano modello "Adrian", probabilmente trovato sul posto e facente parte delle dotazioni del personale della Regia Marina addetto al treno

Se queste imprese più o meno maldestre si limitassero alla riproduzione pura e semplice di saggi autorevoli come quello, ricordato all'inizio, del 1966, il danno sarebbe limitato all'inevitabile noia degli appassionati; purtroppo però gli "studiosi" di turno resistono difficilmente alla tentazione di aggiungere qualcosa di extra ed è allora cominciano i guai. Il saggio dell'ammiraglio Fioravanzo, di per sé eccellente, non trattava, per mancanza di documentazione (andata perduta "per noti eventi bellici") l'attività dei treni armati della Marina durante la campagna di Sicilia del luglio-agosto 1943.



Un pezzo da 102/35 di una batteria costiera armata dalla Regia Marina in Sicilia

Diversi autori, vieppiù se accademici e universitari, hanno pertanto integrato i propri articoli ricorrendo, ancora recentemente, alla spiritosa prosa propagandistica inglese del tempo di guerra descrivendo, di conseguenza, "il comportamento vergognoso del personale della Marina fuggito come un sol uomo alla notizia dell'inizio dell'invasione", "abbandonando intatto l'unico treno blindato presente nell'isola e dislocato fra Augusta e Siracusa" oppure raccontando, secondo un altro articolista della medesima corrente, che "Il Treno blindato della Marina, rimasto immobilizzato per mancanza di pressione alla locomotiva, fu fatto saltare senza sparare un colpo!". La leggenda del treno immobilizzato per mancanza di acqua per la caldaia è, a sua volta, tratta di peso dalla memorialistica inglese e fa il paio con altre divertenti invenzioni dell'epoca come quella dell'unica perdita britannica verificatasi durante lo sbarco a Pantelleria in seguito al calcio di un mulo o, ancora, con la vicenda di un puma fuggito dall'inesistente zoo di Reggio Calabria che avrebbe aggredito al posto degli italiani, secondo le memorie del maresciallo Montgomery, i soldati di Sua Maestà appena tornati sul continente europeo. Tutte queste amene storielle erano, in realtà, frutto della penna, questa sì seria e professionale, del grande romanziere inglese Cecil Scott Forester (padre, tra l'altro, dell'immortale Comandante Hornblower). Quell'illustre scrittore fu invero assegnato in permanenza, tra il 1939 e il 1945, al British Ministry of Information col compito, come scrisse lui stesso, di rendere più gradevole la realtà quotidiana della guerra cantando le glorie della Royal Navy e assecondando, nel contempo, come avrebbe ricordato il grande storico britannico Correlli Barnett, Curatore dei Churchill Archives, il tradizionale disprezzo degli isolani nei confronti degli italiani papisti. Successivamente Forester passò, dall'ottobre 1943 in poi, ad instillare un "psychological incentive and sense of urgency" nei confronti di Hitler (fino a quel momento rispettato e considerato, tutto sommato, piuttosto affine dal pubblico britannico) dopo che "the recent fall of Mussolini", ritenuto sin dal 1935 "il nemico vero",

aveva privato gli inglesi della voglia di combattere, così come risulta anche da un preoccupato verbale del gabinetto di guerra britannico dell'8 novembre 1943 dedicato a questo spinoso problema. In realtà, come aveva scritto sin dal 1981 uno storico serio come Tullio Marcon pubblicando, per l'occasione, addirittura una fotografia, il treno armato T.A. 102/1/T di Augusta era stato fatto saltare in seguito all'abbandono della piazzaforte. Le poche frasi riportate in merito a quella vicenda, tuttavia, tradiscono ben altri errori. Tanto per cominciare il termine "blindato" appare incongruo visto che i pezzi non erano neppure scudati, come risulta sia dalla documentazione originale pubblicata sin dal 1980 dall'Associazione Navimodellisti Bolognesi in merito ai vagoni tipo PRZ con 3 cannoni da 102/35 V, sia dalla stessa, vecchia foto rintracciata dall'ingegner Marcon. Tutti i treni armati, inoltre, erano dotati, per ovvie ragioni, di due locomotive poste agli estremi del convoglio. La storia della caldaia conferma, pertanto, la propria natura londinese al pari della natura opinabile e a dir poco azzardata della decisione di riproporre quella versione senza esercitare neppure un grammo di quel vaglio critico che pure dovrebbe essere il primo dovere di ogni studioso, indipendentemente dai titoli accampati.



Il cacciatorpediniere statunitense Bristol, avversario del treno armato della Marina italiana a Licata

Del tutto fuorviante, poi, è il riferimento all' "unico treno blindato" (sic, armato) in Sicilia in quanto nel luglio 1943 la Marina allineava lungo le coste di quell'isola un totale di otto T. A. Quel che è peggio, però, soprattutto dal punto di vista etico (di per sé basilare per i lettori di questa rubrica) non è l'elenco delle corbellerie di cui sopra, ma quello che non c'è. L'ammiraglio Fioravanzo, da uomo intellettualmente onesto, aveva infatti avvisato i propri lettori, più di quaranta anni fa, spiegando che la documentazione da parte italiana in merito a quella campagna era carente. Visto però il fatto che le battaglie si combattono in due nulla impedisce di ricorrere alle carte degli ex nemici, soprattutto se si tratta dei rapporti di missione originari delle unità avversarie. E' quindi possibile rivelare su queste pagine, per la prima volta, una storia breve, inedita ed intensa.



Mezzi da sbarco statunitensi, per il trasporto di carri armati, tipo LCM



Un camion anfibo statunitense del tipo DUKW riportato dalla Sicilia in Tunisia per essere riparato. Questo veicolo, utilizzato in molte centinaia di esemplari sin dalla prima ondata, fu una delle più preziose e imprevedute "armi segrete" dello sbarco anglosassone

L'azione dimenticata

Alle ore 00.45 del 10 luglio 1943 sessantuno mezzi da sbarco statunitensi del tipo LCI, da 216 tonnellate di dislocamento, si avviarono verso le spiagge di Licata in Sicilia. A bordo erano ammassati già da due giorni gli uomini di cinque battaglioni della 3ª Divisione di Fanteria USA appartenenti al 15° e al 30° Regimental Combat Team. Il convoglio era scortato da tre cacciatorpediniere e da una dozzina di vedette americane. Più al largo attendeva la seconda ondata, formata dalle più grosse LST (navi da sbarco per carri armati) da 4.080 t e dal resto del convoglio, protetto da due incrociatori e quattro altri cacciatorpediniere dell'US Navy. Improvvisamente, mentre i mezzi da sbarco erano ancora al largo, si accesero due fotoelettriche e alcuni cannoni da terra aprirono il fuoco. Il tiro, eseguito celermente, risultò subito centrato e almeno due dei 26 mezzi da sbarco statunitensi persi in seguito al tiro delle artiglierie italiane il 10 luglio 1943 lungo le coste meridionali della Sicilia furono affondati da quell'inattesa batteria mentre altri riportarono danni più o meno gravi e qualche perdita tra i marinai (quasi tutti della US Coast Guard) e i soldati imbarcati.



Prigionieri italiani catturati dagli statunitensi a Gela e imbarcati alla volta dell'Algeria



I cannoni in questione si rivelarono ben presto, alla luce dei bengala dapprima e dei proiettori poi, "a railroad battery located on the harbour mole". Si trattava, in effetti, del treno armato T. A. 76/2/T della Regia Marina, dipendente dal comando *MARIMOBIL* Sicilia e ormeggiatosi (ci sia concesso questo termine) mettendosi in postazione fissando i "mensoloni" d'appoggio dei propri carri ferroviari alla massicciata del binario del molo di quel porticciolo.

Davanti a quella reazione il convoglio si disperse nel caos delle notte fino a quando, alle prime luci dell'alba, il cacciatorpediniere americano *Bristol* poté, infine, osservare il proprio bersaglio e tirare a sua volta rispondendo, in questo modo al fuoco a intermittenza del T.A.. Il duello, se così si può dire visto che la silurante statunitense tirò, prudentemente, coi propri quattro pezzi da 127/38, oltre i 10.000 metri di portata massima dei quattro cannoni da 76/40 del treno, durò quasi tre quarti d'ora. Il fuoco italiano contro il nuovo bersaglio (dopo che i cannoni italiani avvano inquadrato, in precedenza, la nave comando statunitense *Biscayne*, raggiunta infine dalle schegge di una granata) risultò ben diretto, ma inevitabilmente inefficace, visto che i colpi risultarono tutti corti di un migliaio di metri circa. Il tiro statunitense, per contro, si rivelò fitto e micidiale ("pummeled a railroad battery") distruggendo, alla fine, il carro santabarbara e mettendo in silenzio uno dopo l'altro i quattro cannoni dell'avversario e i loro serventi (tutti privi, è bene ricordarlo, di qualsiasi protezione in quanto, come risulta dai documenti della Marina, in merito al T. A. 76/2/T, realizzato nel 1942 nell'Arsenale di Taranto assieme al gemello T. A. 76/1/T con mezzi di bordo e materiali avanzati, "Più che di T. A. veri e propri si trattò in realtà di batterie (antiaerei) spostabili quando necessario").

Prigionieri italiani feriti appartenenti alla 206 Divisione Costiera e caduti in mano inglese. Contrariamente alle leggende della propaganda di guerra le truppe italiane si batterono, con morti e feriti, ma le relative immagini furono fatte tutte accuratamente sparire per alimentare la versione di una resa di massa destinata a rincuorare l'opinione pubblica britannica, stanca dopo quattro anni di guerra

Soltanto dopo questa lunga mattanza lo sbarco poté, infine, riprendere con ordine, sia pure senza poter usufruire del molo, minato e fatto saltare, infine, dal Comando Marina.

Le ore trascorse avevano comunque permesso agli italiani di portare a Licata due vecchie batterie mobili da campagna di piccolo calibro del Regio Esercito che causarono, in mattinata qualche danno, e di presidiare con le poche truppe disponibili (il 390° Battaglione della 207ª Divisione Costiera affluito nel frattempo) le piccole opere poste a protezione del fronte a mare. Le cronache statunitensi, dopo aver ricordato che "l'unica seria minaccia (serious threat) allo sbarco fu rappresentata da una "four-cannon Italian railroad battery", parlano di soldati italiani che si arresero allegramente affermando, infine, con legittimo orgoglio, che "By 11.30 Licata was firmly in American hands" salvo respingere agevolmente, nel pomeriggio, il contrattacco del 538° Battaglione Costiero italiano giunto a mezzogiorno, a piedi, sul posto.

Una volta che si prescinda (come se una cosa del genere fosse davvero possibile in sede storica e umana) dai contemporanei, intensi bombardamenti aerei navali e terrestri, per tacere dei carri armati, che si abbattono quel mattino sui difensori, le quattro ore di lotta per la conquista di quell'obiettivo corrispondono, a loro volta, sia alla resistenza stimata (programmata a tavolino) dal comando italiano della Sesta Armata in capo agli sventurati fanti costieri (cui era stato chiesto di "tenere alcune ore" in attesa del contrattacco) sia alla misera dotazione di munizioni (pari a quindici minuti di fuoco secondo gli atti dell'epoca) delle loro artiglierie e delle correlate armi di squadra e individuali. Il prezzo pagato dagli statunitensi per quella giornata fu pari, a sua volta, secondo i ruolini della 3rd Infantry Division riportati dal professor Samuel Eliot Morison, Storico ufficiale della US Navy durante la seconda guerra mondiale, a un centinaio di uomini, nove dei quali morti in seguito a un incidente verificatosi a bordo di una LST.

Conclusione

Dopo aver ricordato che nei giorni successivi combattere con efficacia, a Porto Empedocle, anche i treni armati della Marina T.A. 120/3/S e T.A. 76/1/T e, davanti a Catania, il T.A. 120/4/S, sarebbe bello poter chiudere queste pagine citando il nome del comandante del treno di Licata in compagnia di quello degli ufficiali, sottufficiali, graduati e comuni (un centinaio di marinai in tutto) e dei ferrovieri militarizzati del T.A. 76/2/T. Purtroppo non li conosco, né sono riuscito a rintracciarli. Magari qualche lettore potrà aiutarli. Quello che è certo è che anche se nel tempo sono apparentemente prevalse quantitativamente le facili "ricostruzioni" di certi storici di maniera, per l'ignoto e dimenticato sacrificio di quei marinai restano valide le parole incise dal Conte Paolo Caccia Dominioni nel sacrario italiano di El Alamein sulla lapide dedicata "...alle migliaia di soldati, marinai e aviatori che il deserto e il mare non restituiscono, purificati dall'ultima fiammata".