



"OPERAZIONE ONORE" MEZZI
D'ASSALTO DI SUPERFICIE –
BASE OVEST –

ANNO XIV/XV – 80/81 – NOV 2022/FEB 2023

Quelle che sono state descritte dagli Alleati erano le azioni in mare, le definitive, ordinate dal Com.te Arillo e denominate in codice " Operazione Onore". Lo scopo era di concludere, in modo coraggioso ed esemplare, una guerra ormai definitivamente e irrimediabilmente perduta ,lanciando contro al nemico tutto ciò che era possibile reperire come potenziale offensivo.

I preparativi ebbero inizio il 22 aprile 1945 nel porto di San Remo , ove furono radunati tutti i Mezzi d'Assalto disponibili e cioè una trentina tra S.M.A. ed M.T.M. Tutti i piloti volevano partecipare alla spedizione , per cui fu giocoforza estrarli a sorte. In linea generale l'operazione prevedeva un attacco ai porti della Corsica con gli S.M.A. , attacchi vari a Nizza , Antibes , Saint Tropez e Cannes con gli M.T.M. Gli attacchi prevedevano il non ritorno , l'autoaffondamento o la distruzione dei Mezzi contro tutti i possibili obiettivi.

Alle 19,30 del 23 aprile il Com. te Arillo tenne rapporto a tutto il personale della Base e dettò gli obiettivi da raggiungere , primo assoluto dei quali era il motivo morale dell' " Operazione



DECIMA !!



Onore". Erano pronti per l'azione gli S.M.A. 312, 320, 328, 404/39, 405/40, 501; gli M.T.M. 26, 28, 33B, 63B, 75, 104, 110, 112, 114, 549, 552, 553, 554, 558, e gli M.T.S.M. 204, 230, 234, 268. Da Porto Maurizio sarebbero usciti i M.A.S. 505, 553, 556, 561. Gli altri barchini avevano piloti tedeschi. Alle ore 20 del 23 aprile i barchini uscirono per l'ultima missione. Il personale dei Servizi ed i piloti non imbarcati partirono da San Remo alle 01,10 del 24 aprile su due autocarri lancia 3 RO con rimorchio e su un'autocorriera, con tutto il materiale utile ancora disponibile. Il resto fu in parte donato alla popolazione ed in parte fu distrutto. La colonna era al comando del T.V. Fracassini, con il S.T. pilota Corrado ed il S.C. Gregorat, cui si aggiunsero ad Imperia i G.M. Ilarucci e Baglioni ed i piloti Spertini, Maddalena, Scarpino, Baisi e Panighini. Ad Imperia, Fracassini fece svuotare la benzina dai due barchini rientrati, come si dirà più avanti, recuperandone quattro fusti, e diede ordine di affondare i due Mezzi d'Assalto. Prima di procedere alla loro distruzione con bombe, Spertini e Maddalena uscirono con lo S.M.A. 312, lanciarono al largo il siluro, sganciarono le due B.T.G. ed il gavitello fumogeno, mentre Gregorat portò in mare l'M.T.M. e lo fece esplodere. Giunti da San Remo gli ultimi autocarri provenienti dalla Base, la colonna riprese la marcia, praticamente unendosi alla colonna dalla Base M.A.S. e seguendone le sorti, come già narrato. L'Ordine di Operazione stilato (secondo le direttive del C.C. Mario Arillo) dal Com.te Fracassini (che prevedeva anche l'impiego dei quattro piloti giunti in auto da Portofino, come si è già narrato) comprendeva i seguenti punti:

1) Una squadriglia di 3 S.M.A. al comando del S.T.V. pilota Fabiani e composta dallo S.M.A. Caposquadriglia con il Serg. A.U. pil. Zambruno, dallo S.M.A. del G.M. Ilarucci e del S.C. Baisi e dallo S.M.A. del Capo Guercio e del

Serg. A.U. pil. Dionigi avrebbe dovuto dirigere in Corsica per il porto di Ajaccio, restare al largo in agguato e, in caso di mancata intercettazione di navi nemiche in navigazione, forzare il porto e tentare il lancio contro eventuali navi alla fonda. Quindi autoaffondamento o tentativo (carburante permettendo) di raggiungere La Maddalena. Si sarebbe unito a questo gruppo anche uno S.M.A. germanico.

2) Uno S.M.A. con il 2° Capo Scarpino ed il S.C. Panighini, avente come sezionario un secondo S.M.A. con i piloti germanici Max Hofer e marinaio Willi Sander, provenienti dal 2° Corso di pilotaggio di Sesto Calende, avrebbe dovuto raggiungere il Golfo di Saint Tropez, attaccare le navi in rada o in porto possibilmente fare ritorno ad Imperia il mattino del giorno successivo.

3) Una Squadriglia di quattro M.T.M. al comando del G.M. Pareti e composta dagli M.T.M. 558 (Caposquadriglia), 63 B (Serg. A.U. Piccolomini), 33 B (S.C. Angelo Marziale) e 552 (S.C. Malatesti) e 554 (S.C. Boscherini) avrebbe dovuto forzare il porto di Nizza.

4) Una Squadriglia di tre M.T.M. al comando del Serg. Pisu e composta dagli M.T.M. 549 (Caposquadriglia), 553 (S.C. Malatesti) e 554 (S.C. Boscherini) avrebbe dovuto forzare il porto di Antibes.

5) Lo S.M.A. del G.M. Bglioni e del S.C. Maddalena avrebbe dovuto pendolare nel settore al largo di San Remo con funzioni di "civetta", per attirare le eventuali motocannoniere e motosiluranti in zona, facilitando così la navigazione dei Mezzi diretti in Francia e in Corsica. Al gruppo fu unito un altro S.M.A. tedesco. Dopo le ore 04.00 del giorno 24 aprile, esaurita la sua missione, avrebbe dovuto rientrare ad Imperia.



Nel pomeriggio del 23, verso le 15.00, si profilavano all'orizzonte due incrociatori e due cacciatorpediniere. Un incrociatore e un caccia proseguirono per andare a bombardare Imperia, mentre il secondo incrociatore e il caccia di scorta aprirono il fuoco contro San Remo. Numerose squadriglie di aerei cacciabombardieri mitragliarono e spezzarono la strada costiera da Capo Nero a San Remo, gremita dalle truppe della 34a divisione tedesca in ritirata. Alle 18.00, sempre del 23, arrivarono da Portofino il G.M. Ilarucci, il capo 2° Scarpino, il S.C. Panighini, tutti i piloti, come è già stato narrato. Alle 19.00 i piloti indossarono il "Belloni", cioè la tuta gommata di navigazione e si prepararono alla partenza, prima della quale ci fu una variazione nell'Ordine di Operazioni, in base alla quale fu stabilito che un M.T.M. accompagnasse lo S.M.A. di Baglioni. Fu destinato il 552 del S.C. Spertini.

Alle 20.00 iniziarono le partenze dei mezzi di Assalto, fra scene di commozione e di entusiasmo. Primo ad uscire fu lo S.M.A. 404/39 del S.T.V. Fabiani, che aveva al vento il gagliardetto dei Mezzi d'Assalto, bianco e azzurro, dato in consegna dal Com.te Arillo e dal T.V. Ungarelli al Gruppo Operativo Ovest. Il gagliardetto avrebbe dovuto essere affondato nelle acque di Ajaccio, prima dell'affondamento dello S.M.A. il vento e il mare di scirocco ostacolarono notevolmente la navigazione. Seguiamo ora i vari gruppi singolarmente.

a) Gruppo Baglioni-Maddalena-Spertini

Una volta giunti nella zona loro assegnata, lo S.M.A. e l'M.T.M. iniziarono i loro pendolamenti. Lo stato agitato del mare avrebbe reso problematico, se non addirittura nullo, l'impiego dell'M.T.M., per cui Baglioni ad un certo momento ordinò a Spertini di rientrare isolatamente ad Imperia. All'altezza di Capo Cervo il motore dell'M.T.M. si fermò. Il mare ed il vento spinsero il barchino verso gli scogli della costa, ma Spertini fu bravissimo, in quelle condizioni, a riparare il motore ed a rimetterlo in moto, riuscendo a raggiungere Imperia. Alle 04.00 circa del 24 aprile rientrò anche lo S.M.A. 312 del G.M. Baglioni. Come già detto, i due Mezzi vennero affondati fuori dal porto.

b) Gruppo Fabiani-Zambruno-Ilarucci-Baisi-Dionigi

E. Zambruno



Lo S.M.A. del G.M. Bariuccie del Baisi, a causa del mare che lo aveva attraversato, imbarcò un notevole volume d'acqua. I piloti misero in azione la pompa di esaurimento, ma poco dopo fece avaria. Ilarucci perse così contatto con gli altri due S.M.A., e decise di rientrare. Arrivò semiaffondato ad Imperia alle 01.00 del 24 aprile, dopo 5 ore di navigazione in mare agitato. Lo S.M.A. subì la stessa sorte del 312. Durante la navigazione, in un mare forza 5 con rinforzo a 6, gli altri tre S.M.A. 404/39, 405/40 e S.A. 12 si imbarcarono in alcune motosiluranti nemiche, che però non si accorsero di loro. La velocità era mantenuta sui 3,800 giri. Dopo circa due ore dalla partenza e a 40 miglia da San Remo, furono avvistate a poppavia due M.T.B., che inseguivano i barchini a tutta forza. I tre S.M.A. si sparpagliarono, rompendo la formazione, zigzagando ed invertendo più volte la rotta per sfuggire alle motosiluranti. Ad un certo momento lo S.M.A. S.A. 12 germanico decise di attaccare puntando il controbordo alle Unità nemiche, sfruttando il mare ed il vento di poppa si avventò sulla prima di esse.

Le M.T.B. furono colte di sorpresa, non avendo scorto lo S.M.A. nel buio della notte e del mare e tra le schiume dei marosi. L'S.A. 12 si trovò quindi a breve distanza dalla prima delle motosiluranti. Il 2° pilota germanico la centrò in pieno da pochi metri con il panzerfaust. L'M.T.B. affondò immediatamente, incendiandosi. L'altro

battello aprì il fuoco disordinatamente contro lo S.M.A. che però fuggì alla caccia, invertì di nuovo la rotta e puntò ancora verso sud, verso la Corsica. Le pompe di sentina a mano ed a motore dei tre mezzi erano continuamente in funzione. L'acqua entrava a scrosci dal portello superiore, tenuto aperto per permettere ai piloti un minimo di visibilità e di non perdere contatto fra loro. Gli uomini erano fradici e gelati.

All'alba, con il mare più calmo, si profilò all'orizzonte la costa della Corsica. Fabiani non era molto sicuro del punto nave, a causa del mare e di tutte le manovre effettuate per sfuggire alle M.T.B. A 6 o 7 miglia dall'Isola, il mare era calato a forza 1, tanto che i due S.M.A. Italiani e quello tedesco più lontano poterono entrare in rédan. Alle 8 circa fu avvistata una barca di pescatori, che avvicinarono. Appreso così di essere a circa 60 miglia a nord di Ajaccio. Raggiunto il porto di Ajaccio e trovandolo vuoto di navi (ad eccezione di piccole imbarcazioni), i tre S.M.A. si portarono verso il vicino porto di Saint Florent, che risultò anch'esso privo di naviglio. Avendo ormai quasi esaurito il carburante senza aver potuto portare a termine alcuna azione di attacco ed impossibilitati a raggiungere La Maddalena, i tre barchini si spostarono nel golfo di Porto, dove a circa 5 miglia dalla costa, in località Punta Girolata, affondarono un contenitore cilindrico contenente le bandiere tricolori ed i gagliardetti bianchi e azzurri dei Mezzi d'Assalto della X Flottiglia M.A.S. , con le medaglie al valor militare ed una cassetta metallica nella quale erano stati sistemati i progetti e i disegni dei mezzi. I piloti erano tutti irrigiditi sull'attenti e nel saluto romano. Dopo aver lanciato i siluri verso l'alto mare ed affondate le bombe antinave , gli S.M.A. si lanciarono a tutta velocità sulla spiaggia. Il S.T.V. Fabiani si fece consegnare da Guercio la bandiera di combattimento ed il gagliardetto del 405/40, li unì ai suoi e li consegnò al Serg. Zambruno. Questi , dopo averli imbevuti di benzina, se ne servì come miccia per incendiare i mezzi. L'opera venne completata con il lancio di bombe a mano. Dalle alture , la popolazione assisteva allo spettacolo. Gli S.M.A. vennero completamente distrutti. I sei piloti avevano preso terra in una piccola baia incassata tra le rocce sulla cui cima si trovava un paesello. Fabiani vi si recò per

trattare la resa con le autorità francesi, ma trovò soltanto la moglie del sindaco. Telefonò allora al posto di gendarmeria più vicino, spiegando l'avvenimento ed alle 15,30 del 24 aprile 1945 arrivarono i legionari di Ajaccio, quasi tutti italiani del Battaglione "M" in Corsica. Erano paurosi e sbigottiti, un po' meno, dei maquis del luogo, che erano scesi armati dal monte sovrastante, dove si erano rifugiati temendo uno sbarco tedesco. I legionari, forse per rifarsi una verginità, si comportarono verso i piloti della " Decima" in modo volgare e cattivo. Alle 20 giunse un Capitano di Vascello della Marina francese, che sottopose i sei piloti ai primi interrogatori e quindi li fece trasportare ad Ajaccio, dopo la loro scena muta. Alle 8 dell'indomani furono prelevati da agenti del Controspionaggio ed alle 16 dello stesso giorno vennero fatti partire per Marsiglia prima, e Tolone poi, dove giunsero alle 13 del 26 aprile. Il S.T.V. Fabiani, Capo Quercio, i Serg. Zambruno e Dionigi, unitamente all'equipaggio germanico dello S.M.A. S.A. 12, furono portati prima al carcere militare e quindi nel campo di concentramento di Bon Rencontre, dove ritrovarono Piccolomini, Boscherini, Malatesti e Denti.

Sergio Denti



Trasferiti a Le Beausset, con Zambrugo, Dionigi e Denti fuggirono e, dopo una rocambolesca avventura, via Svizzera, rientrarono in Italia.

a) Gruppo Scarpino-Panighini-Hofer-Sander

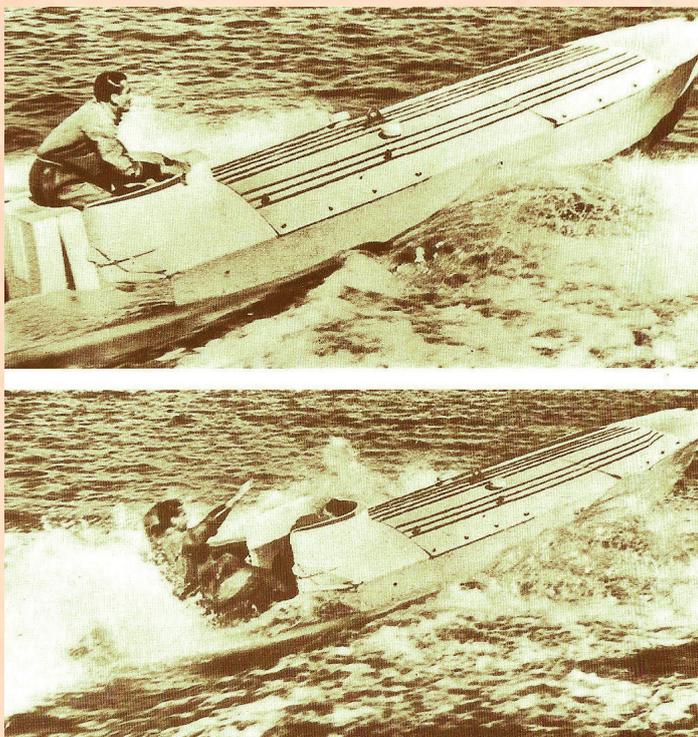


I due S.M.A. avrebbero dovuto raggiungere il golfo di Saint Tropez, ma, durante la navigazione, si presentò loro una favorevole occasione, rappresentata dall'avvistamento di un cacciatorpediniere e di quattro motocannoniere. Scarpino e Hofer si portarono all'attacco, mentre le Unità nemiche aprivano un violento fuoco di sbarramento. Lo S.M.A. italiano giunto a circa 400 metri dal cacciatorpediniere, lanciò un siluro verso il centro della nave. Scarpino, pur nella concitazione del momento, poté osservare la scia ben diretta verso la plancia. Nell'invertire la rotta per sottrarsi al fuoco nemico, mise in azione i fumogeni e perdettero di vista l'Unità. Poco dopo si udì l'esplosione del siluro. Risulterebbe centrato in pieno il cacciatorpediniere che, gravemente danneggiato, sarebbe poi stato rimorchiato nel porto di Nizza. Mentre due delle M.T.B. rimasero a protezione del cacciatorpediniere colpito, le altre due si misero a caccia dello S.M.A., tenendolo sempre sotto il tiro delle mitragliere fino in prossimità di Capo Nero, dove desistettero dall'inseguimento. Scarpino e Panighini giunsero al porto di San Remo, ma lo trovarono bloccato da una nave affondata. Proseguirono poi per Imperia, dove si ricongiunsero con Ilariucci, Baglioni e gli altri piloti e dove, ritornati in mare aperto, affondarono lo S.M.A. Dello S.M.A. di Hofer non si ebbero più notizie.

a) Gruppo Pareti-Piccolomini-Marziale



Per questo gruppo occorre fare un inciso. "L'M.T.M. 33 b era un barchino in più, quello di riserva (come racconterò il G.M. Folco Baglioni), la miniera dei pezzi di ricambio. Avrebbe dovuto essere distrutto. "Ora o mai più" si disse Marziale, un Sottocapo pilota, uscito dal 2° Corso e senza mezzo proprio. Montava la guardia, riforniva i Mezzi, scaldava i motori, eseguiva piccole riparazioni ecc. Insomma, faceva umilmente tutte quelle piccole cose importantissime e necessarie che non infiammano mai chi ascolta i racconti di guerra. < Angelo Marziale si fece avanti e chiese di partecipare a quell'ultima missione con quel barchino che sarebbe dovuto essere comunque distrutto. Insistette, patetico nella sua tuta bisunta. Alla fine venne accontentato. Lo equipaggiarono in fretta, in fretta gli diedero i pochi consigli essenziali ("segui come un'ombra il tuo Caposquadriglia e fai tutto quello che fa lui"); in fretta, per buona misura, gli diedero due pillole contro il mal di mare> Partirono, nella notte buia, fra le onde nere più alte del piccolo barchino, con le creste fosforescenti. Sui monti erano già accesi i falò con i quali i partigiani mettevano in guardia il



nemico appostato al di là del breve orizzonte. Anche per questi M.T.M. lo stato del mare costituì un vero ostacolo alla navigazione.

L'M.T.M. di Piccolomini ebbe ben presto il posto di pilotaggio pieno d'acqua per un guasto alla solita pompa, mentre il motore del barchino di Marziale ebbe alcune noie. Poco dopo le 24,00 i tre piloti avvistarono ad 800 metri circa di prua due piccole Unità di tipo imprecisato. Fermarono i motori e lasciarono che si allontanassero. Verso le 02.00 del 24 aprile, mentre avevano già iniziato la rotta di atterraggio verso Antibes, udirono raffiche di mitragliera alle loro spalle e videro i traccianti indirizzati da ovest verso est. Il fuoco durò circa un quarto d'ora, poi cessò. Era l'attacco nemico al gruppo di Pisu. Giunsero così in vista di Antibes, scorgendo la costa e la città illuminata.

Nelle vicinanze del porto non si vedeva alcun segno di movimento di navi, come, avvicinandosi ancora di più, non videro navi neanche dentro. I tre barchini entrarono nel porto illuminato, in linea di fila, con la bandiera di combattimento ed il gagliardetto della X Flottiglia M.A.S. al vento, con in testa il G.M. Pareti, seguito dal Serg. A.U. Piccolomini e dal S.C. Marziale. Il porto era completamente privo di obiettivi militari o di navi da carico.

I tre piloti, dopo aver fatto il giro del porto, tornarono ad uscire e si appostarono nelle

vicinanze, sperando che qualche Unità vi entrasse.

Trascorsero così due ore, in attesa inutile. Era quasi l'alba, quando il G.M. Pareti comunicò agli altri che si sarebbe allontanato verso il Golfo Juan, al di là di Cap d'Antibes, lasciando loro libertà di manovra.

Era già giorno fatto, quando Piccolomini e Marziale non vedendo alcuna nave all'orizzonte, decisero di lanciarsi contro il molo d'Antibes per non danneggiare inutilmente le numerose imbarcazioni da pesca che si trovavano nella parte più interna del porto. Per primo si lanciò Piccolomini. Subito dopo l'esplosione contro il molo esterno, Marziale si preparò a lanciare a sua volta il proprio M.T.M., lo mise in velocità, ma, prima ancora che fosse in rédan, saltò in aria e di lui e del Mezzo non rimase più nulla. L'unica spiegazione tecnica possibile è che abbia dato contatto in anticipo volontariamente, per autodistruggere se stesso insieme con il suo barchino. Un autentico Kamikaze. Così finì Angelo Marziale, Sottocapo R.T., volontario per quella che il nemico definì "missione suicida".

Poco dopo, richiamata dalle due esplosioni, giunse sul posto una corvetta francese, lo Chasseur 112 Jules Verne, che raccolse dal mare Piccolomini. L'Unità continuò ad incrociare davanti ad Antibes. Pochi minuti dopo avere raccolto il pilota italiano, la corvetta avvistò un barchino senza pilota. Piccolomini riconobbe l'M.T.M. del G.M. Pareti. Del pilota non si seppe più nulla. Era stato un valoroso osservatore della Marina, che aveva partecipato a numerose missioni di guerra con il Gruppo Aerosiluranti "Buscaglia" della RSI. La Jules Verne sbarcò Piccolomini a Cannes. Il Comandante dell'Unità francese ed il suo equipaggio trattarono cordialmente il giovane pilota italiano, lo assistettero dopo il recupero in mare, lo rifocillarono. Il Comandante si rallegrò con lui, stringendogli calorosamente la mano. Al Comando Marina di Cannes Piccolomini trovò il Serg. Pisu ed il S.C. Malatesti.

a) Gruppo Pisu-Malatesti-Boscherini

La navigazione dei tre M.T.M. si svolse regolarmente fino Cap Ferrat, nonostante il mare. Doppiato il Capo, la Squadriglia mise rotta nord e, riducendo la velocità a 1000 giri,

si diresse verso il porto di Nizza. Poco dopo, i tre barchini vennero avvistati da due P.C. con equipaggio francese, che aprirono il fuoco.

La visibilità era ottima perché il cielo era sereno e la luna piena. Al momento dell'avvistamento i barchini si trovavano nella scia lunare sul mare, trovandosi tra la luna e le P.C. L'M.T.M. di Boscherini fu immediatamente colpito nel serbatoio della benzina, che esplose, mentre il pilota rimase seriamente ustionato e ferito ad una spalla. Quasi nel medesimo istante, mentre il fuoco delle P.C. era concentrato sul Mezzo di Boscherini, Pisu e Malatesti si portarono all'attacco alla massima velocità possibile. Una P.C. per un puro miracolo evitò lo scontro con il battello esplosivo di Pisu. L'altra P.C. aprì un violentissimo fuoco di sbarramento su Malatesti, ce dovette ripetere per ben tre volte la manovra di attacco. La terza volta, quando oramai era a 150 metri dall'Unità nemica, il Mezzo fu centrato in pieno da una raffica di mitragliera ed affondò istantaneamente.

Per fortuna, Malatesti non aveva ancora tolto le sicurezze per cui sotto di lui non avvenne alcuna esplosione.

Raccontò poi il pilota: "Alzai la testa e vidi tutto rosso. Mi trovo in mare e non riesco a vedere nulla. Solo mi sentivo tirare verso il fondo: era la sagoletta che mi congiungeva con il salvagente del mezzo che affondava. Riuscii a tagliarla e così potei tornare a galla. Purtroppo avevo fatto la fine di Boscherini: i serbatoi della benzina, colpiti erano esplosi.

Boscherini, ferito ad una spalla, e Pisu, illeso, vennero presi a bordo dell'Unità nemica dopo circa un'ora e mezza in mare. Io venni affondato alle 01.45 circa, venni ripescato alle 10.30 del 24 aprile 1945 dalla stessa Unità che mi aveva affondato. <Durante la notte, da naufrago, venni bersagliato con la mitragliera, sicché fui costretto ad abbandonare il salvagente perché non mi vedessero. L'Unità che mi affondò era armata di un cannone da 100, uno da 40,5 e mitragliera singola da 20 mm, era nordamericana con equipaggio francese>

Questi rapporti sembrano redatti da

veterani: lucidi, freddi, sintetici. Li hanno redatti ragazzi, il più vecchio dei quali non raggiungeva l'età per votare.

A questa azione finale, parteciparono quindi 5

S.M.A. e 6 M.T.M., oltre ai 4 M.A.S. La trentina di mezzi denunciati dagli Alleati della Flank Force deriva dal fatto che circa altrettanti S.M.A. ed M.T.M. con equipaggi tedeschi (seppure operanti con la "Decima") uscirono in mare con un'operazione simile. Però di essi, al di fuori dei due citati, non si hanno notizie, se non quelle riferite dalla Flank Force.

Lo stesso 23 aprile, da La Spezia, dove erano stati concentrati, uscirono in mare 17 Mezzi d'Assalto fra cui lo S.M.A. 501 con piloti italiani e tedeschi. Si rammenta ancora che questi ultimi erano tutti usciti dai Corsi di pilotaggio della "Decima" a Sesto Calende. Attaccati da forze preponderanti e particolarmente da forze aeree, tutti i Mezzi vennero distrutti e dei loro piloti si è perduto anche il nome. Gli unici che li abbiano ricordati con un senso di ammirazione sono solo gli ex nemici di allora, nella relazione della Inshore Force-Leghorn.

Scriva Nino Arena:

"Si concludeva con un collettivo olocausto una delle pagine più belle e gloriose della X Flottiglia M.A.S., che, fedele al giuramento di combattere per l'Onore e la Bandiera, non aveva esitato a lanciare contro il potente nemico di sempre i suoi superstiti uomini a bordo di minuscoli battelli, per dimostrare il suo freddo proponimento di chiudere con sacrificio, valore ed abnegazione la sua partecipazione alla guerra.

<Una sconosciuta pagina di eroismo da scrivere a lettere d'oro nella storia della Marina Italiana. <(…) Si continua a scrivere su taluni libri l'assurda sciocca frase di "Pseudo X Flottiglia M.A.S." quasi a volere far credere che la "Decima" della R.S.I. fosse qualcosa di diverso da quella della prima. Un reparto che rimase in armi con il suo Comandante e i suoi Mezzi ininterrottamente dalla costituzione alla fine, che raccolse nelle sue file gli uomini più prestigiosi della Flottiglia, fra cui 3 Medaglie d'Oro al V.M., e decine di vecchi piloti, che difese ed esaltò tutto il retaggio di valore e di tradizioni conquistato in cento e cento azioni, non può essere "pseudo" se non per motivi di comodo degli estensori pseudo storici.

<Non così la pensavano gli avversari per i quali

la "Decima" non rappresentava uno pseudo nemico, ma un organismo tenace e combattivo.

<Ma lasciamo che sia un ex nemico a giudicare i marinai della X Flottiglia M.A.S.
<Così si esprime il Contramm. B. Inglis, Capo del servizio Informazioni della Marina degli U.S.A. (sul Bollettino riservato agli Ufficiali della U.S. Navy -Security of the O.N.I. Review, gennaio 1946)

<(..."Quello che è certo è che essi non furono favorevoli agli Alleati, ma sarebbe scorretto affermare che essi furono delle formazioni più favorevoli ai tedeschi e più filofasciste delle forze armate italiane. La maggior parte di essi sentì che l'armistizio era stato un vergognoso tradimento al popolo italiano e al suo alleato da parte del re e di Badoglio e decisero di "redimere l'onore d'Italia"

< I loro sentimenti possono quindi essere benissimo classificati come veramente italiani >
La X Flottiglia M.A.S. storicamente finiva così , nell'aprile del 1945.

Era nata sul mare e per il mare, fucina dei più leggendari ardimenti che hanno stupito il mondo intero. Dimenticata da tutti i Capi dello Stato, del Governo, della Marina l'8 settembre, era rimasta con il suo <Comandante> ed i suoi Mezzi intatti. Risorta per combattere una guerra ormai perduta ed in nome dell'Onore, infangato dall'ignobile resa senza condizioni e dalla consegna della flotta al nemico senza dare battaglia, la X era riuscita in 20 mesi di impari lotta a raggiungere il suo scopo.

I suoi 20.000 ragazzi avevano sempre cantato la loro canzone:

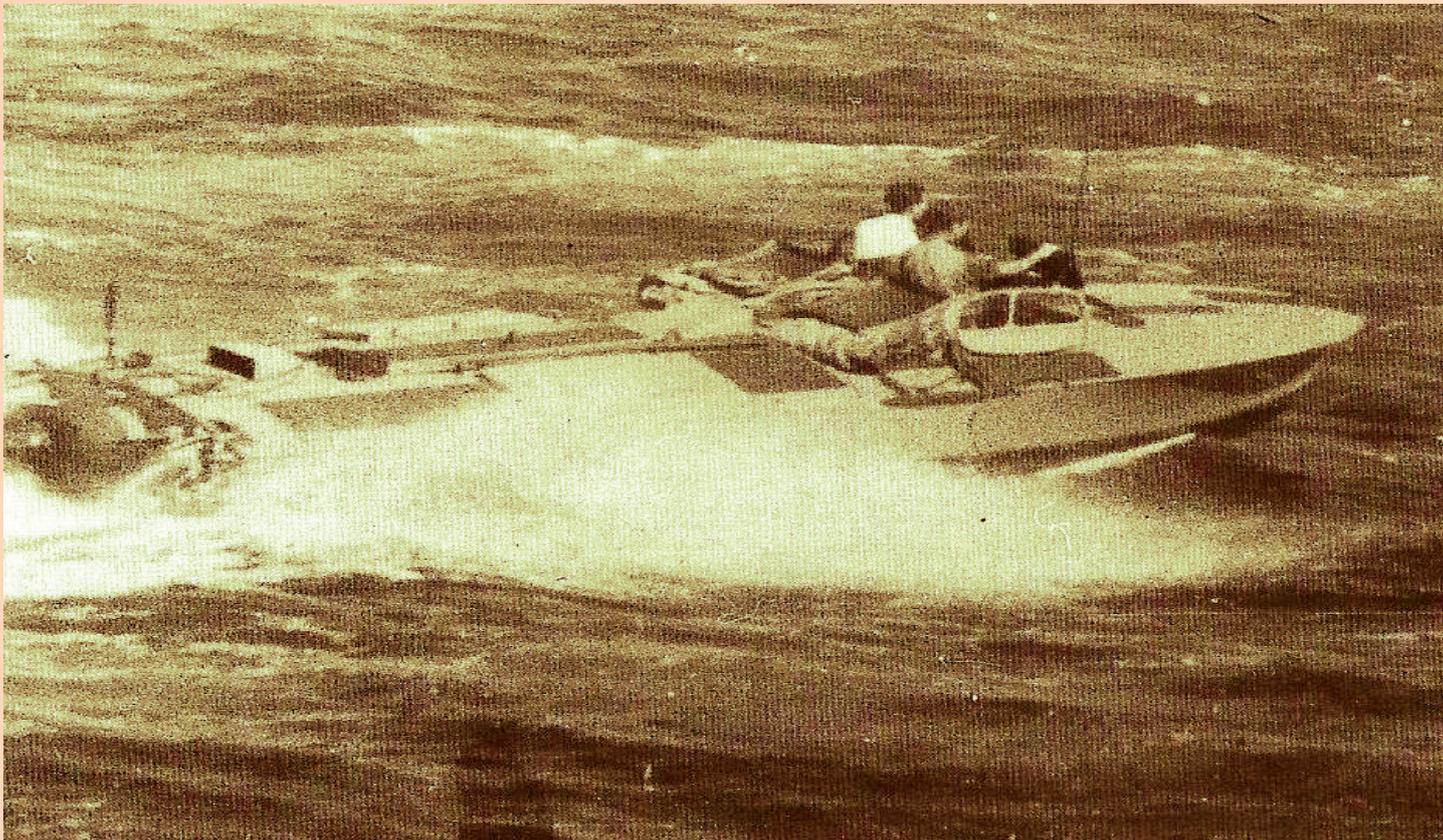
Decima Flottiglia nostra che beffasti l'Inghilterra.....

L'avevano cantata i 300 di La Spezia l'8 settembre. L'avevano cantata i suoi giovani volontari nelle trincee di Nettuno e di Anzio, sulle alte montagne del Friuli, nella Foresta di Tarnova ed in Gorizia per essi ancora italiana, sugli Appennini e sui confini d'Italia, dall'Istria alla Liguria. L'avevano cantata gli equipaggi dei sommergibili, delle Unità di superficie e dei Mezzi d'Assalto. L'avevano cantata quando seppellivano o ricordavano i loro 2.000 morti.

Continuarono a cantarla fra i reticolati dei campi di concentramento;

**Navi d'Italia che ci foste tolte
non in battaglia ma col tradimento
nostri fratelli prigionieri o morti
noi vi facciamo questo giuramento:
noi vi giuriamo che torneremo
là dove Iddio volle il tricolore ,
noi vi giuriamo che combatteremo
fin quando avremo pace con onore.**

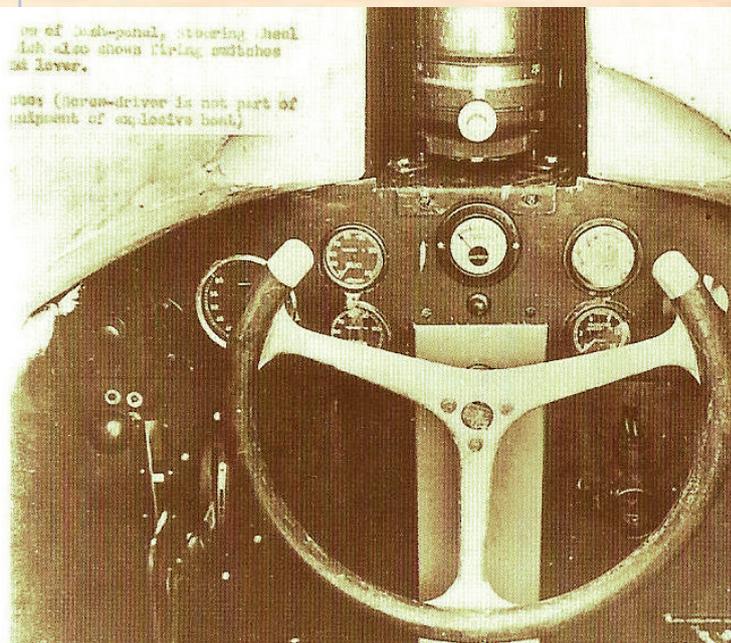
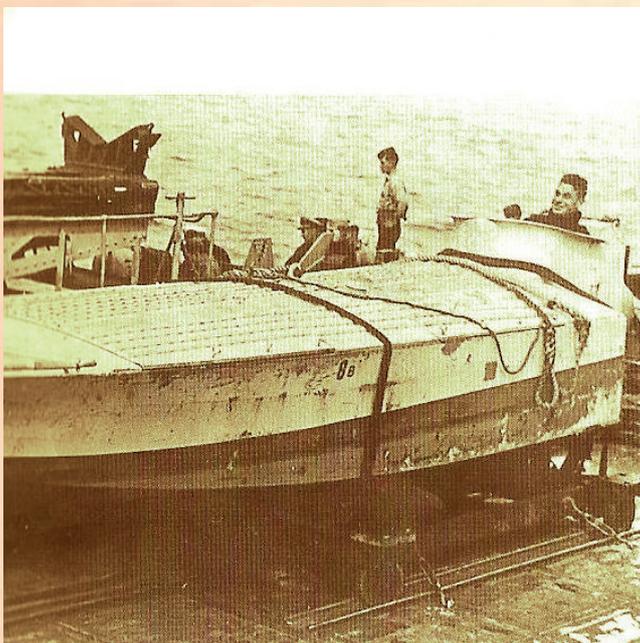




Il nemico li ha compresi. Gli alleati hanno presentato le armi a quei ragazzi. La X Flottiglia M.A.S. ha insegnato a tutti come si può perdere una guerra salvando l'Onore della Patria e della Marina. I suoi Mezzi d'Assalto, nelle ultime disperate missioni di attacco, non avevano dipinto alcun cerchio nero sui loro piccoli scafi, non avevano alcun guidone nero sull'asta di bordo. A poppa ha sempre sventolato la bandiera bianca rossa e verde. A prua ha sempre garrito al vento un tagliardetto, da una

parte azzurro con scritto in rosso " X Flottiglia M.A.S. ", dall'altro bianco con scritto in azzurro " Per l'Onore "

Fino alla fine.



STORIA DELLE LUFTWAFFE RETTUNGSBOJE

Si trattava di boe attrezzate a rifugio di soccorso per gli equipaggi della LuftWaffe abbattuti nel Canale della Manica.

Le boe erano di costruzione quadrata o esagonale e avevano una superficie di circa 43 piedi quadrati con una cabina di 8 piedi che si elevava sopra il galleggiante. Sul ponte superiore di questa cabina c'era una torretta ovale alta 6 piedi con un albero di segnalazione che montava un'antenna. Le ringhiere tubolari a cui i naufraghi in difficoltà potevano aggrapparsi correivano lungo la circonferenza esterna sotto e sopra la linea di galleggiamento. Una scala conduceva alla torretta, in cui c'era una porta che si apriva nella cabina sottostante.

Una corda a strisce rosse e gialle di 320 piedi ancorava la boa in una posizione fissa, ma consentiva una deriva limitata, indicando così la direzione della corrente agli aerei in difficoltà.

La boa era dipinta di giallo chiaro sopra la linea di galleggiamento e croci rosse su sfondi ovali bianchi erano dipinte su ciascun lato della torretta.

La cabina ha ospitato comodamente quattro persone per diversi giorni e, in caso di emergenza, è stato possibile occuparsi degli equipaggi di diversi aerei. Era illuminato elettricamente da accumulatori, ma in caso di guasto erano previste lampade a cherosene o altri dispositivi di illuminazione. C'erano due letti a due piani e un armadio adeguato per

attrezzature di pronto soccorso, indumenti e scarpe asciutti, razioni di emergenza e una scorta d'acqua. Il cibo caldo potrebbe essere preparato su un fornello ad alcool. Sono stati forniti anche cognac per alleviare il freddo e sigarette per calmare i nervi. Giochi, articoli di cancelleria, carte da gioco, ecc. offrivano diversivi fino a quando non venivano effettuati i soccorsi. Le scorte esaurite venivano sempre immediatamente sostituite all'arrivo della nave di soccorso. Era disponibile una scialuppa di salvataggio tubolare per trasferire gli aviatori abbattuti dalla boa alla nave.

La segnalazione è stata eseguita issando una palla di ancoraggio nera e una bandiera a strisce gialle e rosse sull'albero durante il giorno. Di notte, le luci rosse e bianche nella torretta indicavano che gli uomini soccorsi erano a bordo. Una luce bianca dell'ancora sull'albero era visibile per 3000 piedi o più. I segnali di SOS che fornivano la posizione della boa venivano inviati automaticamente da un trasmettitore radio di emergenza. Pistole di segnalazione con luci rosse e bianche, razzi a paracadute a luce bianca o fumogeni, apparecchi di segnalazione di soccorso completavano l'attrezzatura di segnalazione. Altre attrezzature includevano tappi per tappare i fori di proiettile nelle pareti della cabina e una pompa per l'espulsione delle infiltrazioni.



"LA VERITÀ NON ERA IMPORTANTE, MA LE BUGIE DI COMODO DEVONO SEMPRE ESSERE RESE CREDIBILI"

Oswaldo Valenti era un uomo estremamente colto: parlava sei lingue e si era arruolato nella X MAS nel marzo del 1944 assegnato al Distaccamento Milano, Ufficio Stampa e Propaganda, con una visione cavalleresca della guerra, avventurosa e quasi cinematografica. Non essendo particolarmente addestrato con le armi e avendo 39 anni, il suo compito si riduceva a quello di collegamento con la vicina Svizzera per recuperare approvvigionamenti al battaglione. Valenti e Ferida, successivamente venivano aggregati al Btg. Vega, emanazione del Btg. N.P. - (Tenente ed Ausiliaria Volontaria). L'accusa per Oswaldo Valenti e Luisa Ferida è quella d'aver collaborato con la famosa "banda Koch" che torturava i partigiani a Villa Triste di Milano: accusa mai dimostrata e poco credibile, visto che Valenti e la Ferida, giudicandosi innocenti, si consegnarono spontaneamente ai partigiani subito dopo la liberazione. Una condanna basata sui «forse» sui ripetuti "sentito dire" perché non fu mai dimostrato il legame tra la banda e la coppia. Addirittura, sembra che la soubrette Daisy Marchi, amante di Koch, si spacciasse con i detenuti a "villa triste" per la celebre Luisa Ferida. È il 30 aprile 1945, via Poliziano, Ippodromo di San Siro, Milano. A soli 31 anni, con un bambino in grembo, Luisa Ferida, bellissima attrice degli anni del Fascismo, si trova ingiustamente faccia al muro, davanti al plotone di esecuzione comandato da Giuseppe Marozin detto Vero,

Luisa Ferida



Oswaldo Valenti - Tenente della X flottiglia M.A.S.

capo della Brigata partigiana Pasubio. In una mano stringe una scarpina azzurra, che aveva acquistato per il figlio Kim, morto poco dopo la sua nascita e che doveva riscaldare i piedi del futuro bimbo. Al suo fianco, che cerca di farla inutilmente sorridere, pur consapevole del destino ormai segnato, è Oswaldo Valenti, 39 anni, altro divo del grande schermo, con il quale Luisa era legata sentimentalmente. La Ferida è terrorizzata, sa che non ha colpe se non quella di aver amato. La loro sorte è segnata. In una cascina di Baggio, subiscono un processo sommario (lei non venne nemmeno interrogata) con inevitabile condanna a morte. Mai comunicata ai due. Tanto che quando vengono fatti salire sul camion che li accompagna al luogo dell'esecuzione, i due sono ignari dell'imminente fine. Nel corso del procedimento penale che lo coinvolse, fu lo stesso Marozin a scagionare la Ferida: «Non aveva fatto niente ma la



Giuseppe Marozin a destra e Sandro Pertini a sinistra

rivoluzione travolge tutti». Anzi, Marozin andò oltre, puntando il dito, in sede processuale, proprio contro Sandro Pertini. «Quel giorno Pertini mi telefonò tre volte dicendomi: Fucilali, e non perdere tempo!». Addirittura, pare che Pertini si fosse rifiutato di leggere il memoriale difensivo che Valenti aveva preparato durante la prigionia, documento che avrebbe potuto scagionare i due. Ad onor del vero, fu solo Marozin a coinvolgere il futuro presidente della Repubblica, forse proprio per alleggerire la sua posizione. È vero anche che Pertini non smentì mai tali fatti. Una raffica di mitra mette fine alla vita delle due celebrità. Anzi tre, visto che nel grembo di Luisa stava crescendo il loro futuro figlio. Sul corpo di lui, i partigiani scrivono: «I partigiani della Pasubio hanno giustiziato Osvaldo Valenti». Su quello della Ferida, invece, entrano nei dettagli: «Giustiziata perché collaboratrice del seviziatore

I corpi fucilati di Luisa Ferida e Osvaldo Valenti



Osvaldo Valenti».

Non solo: la casa milanese della coppia viene svaligiata, dopo l'esecuzione. I partigiani, portano via un autentico tesoro (compresi dei cani di razza) di cui non si avrà più traccia. Luisa Ferida, pseudonimo di Luigia Manfrini Farnè, era nata il 18 marzo 1914 a Castel San Pietro Terme. Flaiano scrisse: «Luisa Ferida non è stata inferiore (a Rina Morelli, ndr) e i suoi periodici ruggiti veramente piacevoli». Almeno, a Lucia Manfrini, madre di Luisa, viene riconosciuta, dal ministero del Tesoro, dopo una accurata inchiesta dei Carabinieri di Milano, una piccola pensione, motivata dalla «morte per cause di guerra» della figlia.

....."Quanto a Valenti, la sua innocenza venne confermata dalla Corte d'Appello di

Milano, la quale sentenziò che la Ferida e Valenti non furono giustiziati, bensì assassinati." Pietro Kock, nato a Benevento il 18. 8. 1918, fucilato a Roma a Forte Bravetta il 4 giugno 1945, ex granatiere di Sardegna, già appartenente alla famigerata Banda Carità, era il capo di un reparto speciale collegato alle Schutzstaffel (SS), dalle quali ebbe anche diverse indagini e denunce durante il periodo romano. Tristemente noto come capo della "Banda Koch" che operò principalmente a Roma e in altre città italiane sino al giugno del 1944. Con l'arrivo degli Alleati nella Capitale, al seguito delle truppe tedesche, con sosta a Firenze, Kock arrivò a Milano.

Abbandonata durante la seconda guerra mondiale, nell'agosto 1944 la residenza diventò sede della Banda Koch per 25/30 giorni. La sede milanese, già occupata dai tedeschi, era situata in via Paolo Uccello, nei pressi di Piazzale Lotto. Questa palazzina viene sempre ricordata come "villa triste" ed accostata ingiustamente a Valenti, Ferida e alla X M.A.S. con invenzioni fantasiose. NESSUNO vuole ricordare che il 25 settembre 1944, con ordine di Mussolini, per segnalazione avvenuta della Geheime Staatspolizei milanese (Gestapo), la villa, venne fatta circondare dalla Legione Autonoma Ettore Muti e definitivamente chiusa, con arresti e sequestri. L'operazione era diretta dal Vice Comandante della "MUTI" Ampelio Spadoni, il quale fu il primo ad entrare nello stabile ed interrogare i responsabili Trinca e Tela. Koch era assente ed introvabile. Da questi interrogatori è emerso che Osvaldo Valenti con Luisa Ferida sono stati invitati per due volte. Sicuramente per proporre traffici illeciti con la Svizzera. La prima, presso la trattoria adiacente alla sede della "banda" e la seconda per la durata di un'ora, nelle ore diurne, nell'ufficio della villa in questione. Mai incontri notturni, mai cene, feste o festini e tantomeno partecipazioni ad interrogatori vari avvenuti nelle cantine di questo maledetto luogo milanese, che ripetiamo: ha operato nel 1944 solo per 25/30 giorni max prima della definitiva chiusura disposta dal Duce. Ampelio Spadoni (9.11.1906 – 28.10.1971), volontario in Etiopia nel 1935 con una Divisione di CC.NN. (Camicie Nere) imprenditore ad Asmara e di nuovo combattente nella guerra di Grecia tra il 1941 ed il 1942. Fu promosso

tenente colonnello dal Com.te della Legione Autonoma Ettore Muti, il Questore (colonnello) Franco Colombo, in quanto considerato la "vera anima militare del gruppo". Si occupò in particolare di coordinare tutti i reparti dislocati in Piemonte.

Il Comandante Spadoni non è mai stato interrogato da nessun tribunale, nel dopoguerra, in merito alle indagini fatte sulla breve vita della sezione Kock a Milano e sulla fucilazione di Valenti e Ferida.

Era l'unico in possesso di informazioni vere, avute con la succitata operazione derivata per abuso di autonomia decisionale del Kock e anche per varie denunce di probabili traffici illeciti.

Il 21 gennaio 1956, il Comandante della X Flottiglia M.A.S. (prima e dopo la data della resa senza condizioni dell'8 settembre 43) M.O.V.M. Junio Valerio Borghese, ha voluto chiarire e rispondere definitivamente alle "fantastiche" pubblicazioni giornalistiche del periodo, in merito al tenente Valenti. È noto che nel "Nazionale Volksarmee Militärarchiv der DDR" di Potsdam si possono trovare varie notizie in merito. Troverete anche che: "in località pian delle Noci, a Lanzo d'Intelvi, per disposizione del Sottosegretariato della Marina venne costituito, previ accordi con le autorità federali (cioè svizzere) un servizio d'informazione affidato al ten. col. Manzini, sotto la copertura di convalescenzario della X M.A.S. e con il proposito di procacciare valuta straniera per il Sottosegretariato di Stato per la Marina". Ma non troverete mai la verità dei protagonisti diretti, come quella del Capitano del Genio Navale Nino Buttazzoni, Com.te del Btg. N.P. - Verità più volte raccontata al Guardiamarina F.M. Mario Bordogna, ufficiale del Comando X, addetto al Com.te Borghese e al suo segretario particolare (sp) che l'accompagnava nelle visite pomeridiane del dopoguerra, nella casa milanese del Comandante N.P. succitato.

L'operazione era chiamata "MISSIONE MANZINI", dal nome dell'ufficiale che la dirigeva. Un Ten. Col. che per l'occasione indossava una divisa della X, senza appartenervi. Sede operativa presso l'Albergo UNIONE di Casasco. La Repubblica Sociale Italiana aveva bisogno di sostenere le sue finanze e poteva farlo solo esportando ciò che alla Svizzera occorreva. Molto usato il valico Val

Mara. Era un contributo allo sforzo per arrivare alla fine del conflitto. I solerti funzionari della Questura e della provincia di Como, indagavano sull'attività della X, che dal maggio 1944 si era inserita in Val d'Intelvi, fra San Fedele e Casasco, (sostituendo i reparti tedeschi presenti) giudicandoli poco regolari. Continua Buttazzoni: Ma non succede niente, perché la X sa quello che fa e gli altri non possono metterci il naso. Questo presidio era costituito da una ventina di uomini, tra i quali alcuni sottufficiali, a disposizione del tenente (aveva mantenuto il medesimo grado ottenuto negli Alpini) OSVALDO VALENTI che aveva di fatto la responsabilità delle operazioni. Ha usato la sua notorietà anche per facilitare la fuga in Svizzera di ebrei suoi conoscenti o di chi glielo chiedeva. BUTTAZZONI ha sempre negato, che Valenti venisse remunerato per queste fughe, in quanto è certo che molte volte si era accollato anche le spese delle mance ai doganieri svizzeri. I trasporti dei bagagli con i muli e relativa scorta di Maro' della X (in borghese) sono sempre stati gratuiti per tutti. TERMINA BUTTAZZONI: "I pagamenti delle merci portate in territorio elvetico erano pagate in valuta internazionale, che si cambiava in Italia con le lire, all'insaputa dei tedeschi e dei loro più fedeli sostenitori italiani". La ricerca delle lettere riservate, come quella scritta dal responsabile delle BB.NN. di Como, Paolo Porta (802/1 del 16.11.1944 indirizzata a Pavolini) indica chiaramente i materiali contrabbandati, in quantità considerevoli: seta grezza pura, copertoni e camere d'aria di biciclette, motociclette ed automobili, generi alimentari e merce sotto vincolo consorziale delle Acciaierie Lombarde (acciai, ghisa e relativi prodotti lavorati e semilavorati).

Comandante



COPIA

Roma, 21 gennaio 1956

Al Direttore de
"L'Europeo"MILANO

S'ignor Direttore,

Ho volutamente atteso di leggere la fine del servizio di Franco Bandini su Osvaldo Valenti e Luisa Ferida per trarne un giudizio complessivo e per rettificare alcuni fatti esposti dall'autore.

Quale Comandante della X^a Flottiglia MAS - di cui Osvaldo Valenti fece parte col grado di tenente - ed essendo stato personalmente citato più d'una volta negli articoli, ritengo mio dovere intervenire per il ristabilimento di alcune verità.

Non desidero polemizzare: non mi soffermo perciò sul cattivo gusto di alcuni dei titoli e dei sottotitoli - "Osvaldo il satanico", "Egli coltivò per snobismo e basso dannunzianesimo i suoi peggiori istinti" - titoli i quali trovano, in verità, la più completa contraddizione nello stesso testo del Bandini. Sceverando infatti nel servizio il concreto e documentato dai giudizi e dalle illazioni, la figura di Osvaldo Valenti ne esce con una aureola di indubbia grandezza di uomo e di soldato e la Ferida appare amante fedele e appassionata che segue il suo uomo fino all'estremo sacrificio.

Nè desidero sottolineare i punti nei quali il conformismo dei tempi correnti prende la mano al pur obiettivo Bandini, come laddove scrive: "Osvaldo manteneva di tasca sua agli studi due studenti poveri. Un gesto che rivelava, assieme ad una certa inclinazione alla bontà, un dannunziano disprezzo del denaro".

Possibile che ancor oggi, a dieci anni dal termine della guerra civile, non sia consentito riconoscere apertamente al nemico vinto ed ucciso i suoi meriti, senza velarli con presunte colpe?

Vorrei invece precisare, per quanto mi riguarda ed è a mia diretta personale conoscenza:

1) Valenti fu perfetto, leale ed onesto soldato della X^a Flottiglia MAS: questo giudizio, che detti nelle note caratteristiche che ebbi il dovere di fargli quando ancora era vivo, confermo oggi in pieno, a conoscenza degli elementi riguardanti i suoi ultimi giorni e la sua morte.

2) E' da respingersi, come infamante insinuazione, che Valenti fosse implicato in "non chiari traffici finanziari". Le operazioni finanziarie da lui eseguite, quale coadiutore del Colonnello Commissario della Marina Menzini - con sede a Lanzo d'Intelvi - erano state a lui ordinate dal sottoscritto. Si trattava di operazioni fatte eseguire dal Governo della R.S.I. per procacciarsi valuta pregiata, di cui rispondeva al mio superiore diretto, l'Ammiraglio Sparzani, Sottosegretario alla Marina. Nel corso di tali delicate funzioni, il contegno del Valenti fu fuori di ogni sospetto: la sua precisione e correttezza nel maneggio di somme rilevanti, in valute pregiate, non diede luogo al più piccolo rilievo.

Il Cap. Buttazoni, Comandante del Battaglione N.P., non ebbe, in tali operazioni, che compiti del tutto secondari.

3) Mi sia consentito non credere ad una parola del contenuto dei dialoghi riportati che sarebbero avvenuti fra Valenti ed un certo partigiano Pulejo.

Valenti non può aver parlato di "tesoro della Decima", perchè questo non è mai esistito: la Decima era infatti parte integrale della Marina della R.S.I. e veniva amministrata dal Commissariato Militare Marittimo, con le precise e severe regolamentazioni vigenti in Marina. Non possedette mai un suo tesoro.

Valenti non può aver promesso "la defezione della sua compagnia", perchè non fu

./.

mai al comando di una compagnia.

Valenti non può aver chiesto di passare ai partigiani, perchè era uomo di fede e d'onore.

Vero invece che Valenti cadde con sorprendente ingenuità nella trappola tesagli dai partigiani: furono la sua buona fede ed il credere che dalla parte opposta vi fosse lo stesso spirito idealistico e la stessa generosità nei rapporti reciproci che animavano la nostra parte, le cause della sua perdita.

4) Invero, sempre in esecuzione degli ordini ricevuti, la X^a Flottiglia MAS assai si adoperò perchè fossero per quanto possibile, mitigate le tragiche conseguenze della guerra civile.

Così fu che - avendo appreso che centinaia di giovani colpevoli di non aver risposto alla chiamata di leva, e pertanto passibili di gravi pene, si trovavano nell'inverno 1944-45 latitanti nelle montagne, esposti al freddo e alla fame - aprì loro la possibilità di regolarizzare la loro posizione, nell'unico modo possibile: arruolandosi nella X^a MAS. Contrariamente a quanto ritiene il Bandini, gli accordi in merito - dei quali fu uno dei negoziatori il Valenti - arrivarono a conclusione e, nel dicembre 1944, il Maresciallo Graziani passò in rivista una intera compagnia del Distaccamento di Milano composta da questi giovani ricuperati alle insidie della latitanza e della clandestinità, in perfetto ordine ed in pieno assetto di guerra.

Se qualcuno di questi giovani giocò poi al doppio gioco e si avvalse delle armi da noi generosamente concessigli per puntarcele contro, la cosa non ci meraviglia, nè ci fa pentire di esserci sentiti e comportati, nell'espletamento delle nostre funzioni militari, in quei difficilissimi frangenti, sempre come Italiani fra Italiani, sempre al servizio della Patria italiana, e sempre uomini che sapessero contemporaneamente con umanità latina e cristiana le dure leggi della guerra.

5) "Ben presto la X^a MAS non si fidò più di lui/..." scrive Bandini di Osvaldo Valenti. Asserzione non documentata nè provata dall'autore: confermo invece che in Osvaldo Valenti ebbi sempre la più grande fiducia e sicurezza, avendo egli fornito, nell'espletamento dei compiti affidatigli, le prove della sua linearità e rettitudine.

6) Del tutto avventata e comunque affatto documentato il fatto, dato per certo dal Bandini, che sul Valenti gravassero minacce da parte dei Tedeschi e ancor meno mi sembra possibile che egli fosse da questi stato condannato a morte. Mai ho sentito parlare dei libretti di risparmio di banche svizzere venduti ai gerarchi fascisti; in nessun modo risulta che in questo commercio, se vi fu, il Valenti fosse implicato: del tutto falso, comunque, che egli si fosse impossessato delle somme relative. E' da tenersi presente che, se realmente il Valenti fosse stato dai Tedeschi ricercato per qualche suo presunto reato, ne sarei subito stato informato: nessun uomo della X^a Flottiglia MAS poteva, nè mai fu, essere catturato dai Tedeschi, essendo la X^a Flottiglia MAS in tutto e per tutto dipendente dalle Autorità italiane, ed i suoi uomini retti dal regolamento di disciplina italiano e dipendenti dai tribunali militari italiani.

Osvaldo Valenti e Luisa Ferida furono vittime di feroce assassinio a scopo rapina: è vigliacca bassezza il tentar di insozzare la loro purissima memoria.

F.to: Valerio Borghese

COPIA

Dr. Renato Angiolillo
Direttore de "Il Tempo"

ROMA

Caro Direttore,

E' esatto quanto afferma Aldo Ciurlo su "Il Tempo" del 19 ottobre: Osvaldo Valenti si arruolò, volontario, alla X^a Flottiglia MAS, col grado, già ricoperto nell'Esercito quale Ufficiale degli Alpini, di Tenente.

Ma perchè il lettore non possa essere ingannato da una frase dell'articolo e per onorare la memoria di un Italiano che fu valoroso soldato, tengo a precisare che le sue funzioni non si limitarono a quelle di interprete tra il Comando della X^a Flottiglia MAS ed i Comandi degli alleati Tedeschi; egli svolse anche compiti specificatamente militari ed eseguì numerose missioni di servizio importantissime delicate e rischiose, mettendo varie volte la propria vita in pericolo.

Il suo servizio fu quello di un militare operante. Completamente false sono le accuse rivoltegli di aver preso parte a torture di prigionieri o altre analoghe: mai, per quanto riguarda il servizio da lui prestato presso la X^a MAS, ebbe nulla a che fare con gli organi di polizia preposti alla custodia dei prigionieri.

Dopo la sua scomparsa (7 aprile 1945), essendomi adoperato, come mio dovere di Comandante, a farne ricerca, mi fece pervenire notizia di non preoccuparmi per lui, essendo egli al sicuro e riservandosi di darmi in seguito più dettagliate notizie di sé. Tanta era la buona fede che egli riponeva in coloro che lo detenevano.

Anche Luisa Ferida, sempre al suo fianco, prestò preziosi servizi alla X^a MAS; nè Osvaldo nè Luisa persero un'occasione per dimostrare coraggiosamente quali fossero i loro sentimenti di attaccamento al Reparto di appartenenza e alla causa per la quale vi avevano volontariamente aderito. In proposito ricordo un episodio al quale ho personalmente assistito: davanti all'Albergo Columbia di Genova, ad una piccola folla riunitasi per applaudirlo, Osvaldo Valenti, presentatosi in divisa di Tenente della Decima, rivolse le seguenti parole: "Vi ringrazio dell'applauso che so rivolto non al Valenti attore, ma al Tenente della Decima Mas".

Non so se l'uccisione di Valenti e della Ferida sarà rubricata dal Giudice Istruttore che astruisce la pratica quale "azione di guerra" in base alla legislazione vigente; ma per noi che li avemmo alle dipendenze e li conoscemmo come nostri compagni d'arma e di fede, la loro morte è da dieci anni rubricata quale "massacrio a scopo rapina".

Con il migliore salute, mi creda, caro Direttore,

F.to: Valerio Borghese

B.TG. LUPO – REGGIMENTO MARINA SAN MARCO X FLOTTIGLIA M.A.S.

Nella notte tra il 28 e il 29 aprile 1945, a Padova, il Battaglione Lupo, insieme a tutto il 1 Gruppo di Combattimento Decima, cessava di esistere come organismo militare. restavano i Lupi.

Ancora uniti dovevano affrontare la cerimonia della sfilata e della deposizione delle armi, la prima prigionia in una caserma, il trasferimento al campo sportivo tra le urla rintronanti di una folla di ossessi – “Co-pèi! Co-pèi! Co-pèi! Co-pèi! Co-pèi! ”.

Il viaggio. Forlì, Ancona, Afragola, Taranto: piccole vicende, alcune fughe, qualche beffa. Il “Duchess of Richmond” piroscampo canadese, li imbarcò a Taranto e li portò in Algeria. Ancora qualcosa di canadese sulla via del Lupo.

Al 211 P.O.W. Camp di Cap Matifou dall’11 giugno 1945 al 10 febbraio 1946. Ogni giorno la pena di vivere un giorno in più. Rimpatrio col piroscampo “Strathaird”; sbarco in terra italiana il 13 febbraio a Taranto. Ancora un campo tenuto dagli inglesi, ancora filo spinato. Dopo due mesi di attesa, l’esplosione violenta di risentimenti fino allora repressi: la rivolta, il colonnello inglese prigioniero, la disciplina ripristinata dagli ufficiali italiani, l’uscita dal campo. Il 12 aprile 1946 è l’ultima data della storia in divisa. Quelli che erano stati i ragazzi del Lupo si dispersero per tornare alle loro case, per vivere di nuovo un’attività civile. Ciascuno però quanto dovette pensare per imboccare la propria strada, ciascuno tornò infinite volte col pensiero al periodo in cui era stato soldato nel plotone tale della tale compagnia del Battaglione Lupo.

Perché s’erano arruolati volontari ed avevamo



Il Btg. Lupo in franchigia a Milano.
Da sx : Benassi. Baccini. Leoni.
Vicentini. Alquati.

fatto la guerra? C’era una ragione che spiegasse i morti, i mutilati, i vivi feriti nel corpo e nell’animo?

Le domande trovarono una facile risposta da parte di chi nell’immediato dopoguerra poteva parlare e scrivere. I giornali e i periodici, la radio proclamarono concordemente una verità unica, quella di chi si era trovato dalla parte del vincitore: “volontarismo disperato” “compagnie di ventura” “bande armate” “rifugio dei disperati e dei declassati”. La frettevolezza rozza e cinica dei giudizi rispondeva al disegno di seppellire una verità sgradita: quella dell’esistenza di parecchie decine di migliaia di italiani volontari nell’esercito della R.S.I. Stava nascendo l’era degli slogan e delle idee prefabbricate; non meraviglia che affermazioni semplicistiche abbiamo attecchito e prosperato.

Maro’ del Battaglione Lupo della
X Flottiglia M.A.S.



Entrarono in campo anche i narratori e in breve tempo si moltiplicarono racconti e romanzi, disse la sua anche il cinema. Si fondarono istituti finanziati col denaro pubblico e si raccolsero biblioteche, sempre con lo scopo di ribadire la versione unica che oramai era diventata ufficiale. Sulla scia di affermazioni universalmente conclamate, qualcuno, avendo scritto un libro, credette di avere pronunciato la condanna in nome della Storia. I libri si moltiplicarono, tutti con lo stesso giudizio, e la questione nazionale venne imbalsamata in una visione che aveva il pregio di essere lineare: i buoni di qua, i cattivi di là. Tutti i buoni e tutti i cattivi, s’intende, come se agli uni fosse toccata in sorte, per

aver militato da una parte, una qualche grazia automaticamente redentrice, ed agli altri invece una specie di peccato originale, un vizio che per sé solo rendeva nulla ed anzi colpevole qualsiasi azione, anche il semplice fatto di essere esistiti.

Fiume Adige ,aprile 1945 – Marò
del Btg. LUPO con imbarcazione
adibita a traghetto



Ma la storia non ha la fretta della fazione, e il suo verdetto nasce solo dalla meditata considerazione di tutte le ragioni ideali e pratiche di chi si è schierato nei campi opposti. Oggi possiamo guardare a quei fatti e a quelle posizioni dalla distanza di un quarto di secolo; non è molto, ma è pur sempre abbastanza perché si possa cercare di comprendere una situazione anche al di fuori degli schemi che sono stati imposti attraverso le distorsioni, gli errori e le omissioni di una propaganda a direzione obbligata.

Gli uomini che furono nelle forze armate della Repubblica Sociale Italiana meritano di essere conosciuti perché vissero nella storia e perché la vissero da uomini. Perché capirono più o meno distintamente, che se perdere una guerra è un incidente che può capitare ad ogni paese, perderla e poi cambiare campo per pretendere di averla vinta è un obbrobrio. E per non cadere nel sofisma dei furbastri, accettarono la parte soccombente e qui rimasero fino in fondo, pur sentendo pesare sull'animo molte realtà insopportabili. E seppero pure di non avere merito alcuno per quella scelta, che loro appariva l'unica cosa da fare, e quindi il non

compierla era diventato impossibile.

..... **FOSSE ANCHE LA MIA**
purche' l'Italia viva



La Repubblica Sociale Italiana rappresentò l'epilogo drammatico di una stagione storica dell'Italia. Volerlo dimenticare è impossibile, volerne distorcere il significato è colpevole. Forse chi vi partecipò, nei mesi convulsi della sua vita non poté avere completa consapevolezza del ruolo storico ch'egli era chiamato a svolgere, ma certo l'adesione ad una causa tanto difficile comportò uno schietto e sereno richiamo alle ragioni morali prima che alle ragioni politiche. La ricchezza spirituale della scelta e la coerenza della posizione restano come patrimonio che si allarga a tutti gli Italiani.

E a chi volesse vedere in questo racconto di guerra un elogio della guerra, diremo che la guerra è tale evento che ne lode ne biasimo la sfiorano. Essa è, con la pace, momento complementare e alternante nella vita dei popoli. Si può essere certi quanto si vuole che il bene supremo è la pace e che questo traguardo va cercato e perseguito con tutte le energie, si può e anzi si deve educare gli uomini a non esercitare la violenza, ma non è lecito

far confusione tra l'atteggiamento dell'uomo pacifico e la disposizione mentale di chi è pronto ad arrendersi prima di impegnarsi. Se rifiutiamo la spinta alla guerra, non possiamo illuderci che non ci saranno più guerre. Ed è cittadino colui che non nega se stesso al rischio che corre tutta la nazione ; è uomo chi accoglie in sé senza riserve e tutta intera la condizione umana. L'essenza della storia del Btg. Lupo è formata di questi valori, riconosciuti e portati avanti con fatica e dolore, per una via lunga e aspra, verso una conclusione senza premio. Che cosa resta di tutto questo ? Resta l'affermazione che il sacrificio ripaga sempre, quando è offerta di sé disinteressata e pura. Resta la solidale prova di coraggio, il quale è sempre risorsa dello spirito che nessun giro di parole può scalfire. È insieme la visione di ragazzi Italiani, vestiti in divisa Italiana con armi solo italiane, con l'equipaggiamento interamente italiano, combattenti su terra d'Italia per la convinzione fondamentale che in guerra è il soldato che rappresenta il Paese.



Maro' del Bt. Lupo in sosta a Cavarzere (VE) durante il ripiegamento del 25 aprile 1945

I Marinai della X Flottiglia M.A.S. sono stati considerati belligeranti e pertanto regolari soldati prigionieri di guerra, come attesta il seguente documento del Comitato della Croce Rossa Internazionale di Ginevra, riferito al Maro' Franco Alquati del Btg. Lupo . Classe 1924 e arruolato volontario a La Spezia il 24.11.43. Con questo attestato della CICR , ricordiamo il ns. Maro' del Btg. Lupo , combattente con

la X Flottiglia M.A.S in Piemonte e nel Veneto , che dopo la resa avvenuta a Padova , con la concessione dell'Onore dell'Armi, da parte degli Alleati, aveva seguito le sorti del suo reparto


CICR

DOCUMENTO Ginevra, le 04.11.2003

ATTESTATION

Le Comité international de la Croix-Rouge certifie les renseignements suivants :

Nom et prénom	ALQUATI Franco
Date de naissance	13.12.1924
Lieu de naissance	Carrara
Prénoms de père	Enzo
Nom de la mère	Maddalena Lupo
Grade	Maro
Incorporation	X MAS
Date et lieu de capture	29.04.1945, Padova
N° de prisonnier de guerre	8740711
Lieu(x) de détention	Prisonnier de guerre en mains britanniques avant un camp POW le 13.05.1945 (selon une fiche d'identification datée du 14.05.1945)
Provenance des renseignements	Une fiche d'identification établie par les services britanniques.



con la prigionia in Africa Settentrionale . Nel POW 211 , riservato ai prigionieri di guerra (e non alle formazioni politiche dei partiti) aveva vinto un premio di pittura riservato ai militari detenuti . Una forma di sogni al di là dei reticolati pensando al rientro in Patria che non arrivava mai. Una prigionia vissuta con la dignità di un soldato che nulla rinnega del proprio passato. Un Fante di Marina che ha combattuto per l'Italia , nella fedeltà di una alleanza, rivendicandone l'Onore , difendendone i confini e tenendo fronte ad uno strapotente invasore. Subendo anche il fuoco fraticida delle subdole imboscate, ma facendo sempre lealmente il proprio dovere fino all'ultimo nelle trincee del Senio. I "reticolati non fanno ombra" e i Marinai della X Flottiglia M.A.S. hanno sempre vissuto la detenzione con la dignità che li ha sempre contraddistinti. Un diciannovenne con un forte senso della Nazione e della Patria allora invasa da forze ostili scelse l'arruolamento volontario nella X MAS ! (Come amava far notare andava contestualizzata nel periodo e negli eventi di allora nel dramma del tragico e doloroso 8

settembre 1943) Scelta che sicuramente fu per lui e per tutti i giovani come lui dolorosa ed accompagnata da altrettanta paura ,ma nel contempo supportata dall' entusiasmo dell'età e dal cameratismo ed entusiasmo dei nuovi compagni di "viaggio" che poi diventarono i suoi "fratelli "nella vita.

Prima del rientro nella sua Lombardia, veniva

Lecco , Monumento ai
Caduti del Mare -
Opera di Franco Alquati



Franco Alquati

trattenuto ancora nel POW "S" di Taranto e doveva attendere il 1946 per la liberazione definitiva. Finalmente a casa. Artista poliedrico sperimentatore sensibile ai temi in lui sentiti e vissuti. Fortemente e convinto apolitico senza "quella" tessera di partito in tasca (rifiutò come artista puro l'aiuto politico di tutto l'arco costituzionale) denunciò attraverso le sue molteplici opere la violenza in generale e soprattutto quella nei confronti delle donne tema a lui molto caro con opere importanti e a quel tema che considerava il fulcro della deviazione dei valori delle società che era ed è L'INDIFFERENZA..(amava ripetere oggi si muore per indifferenza) Quell'indifferenza che oggi come ieri ha permesso interi genocidi ,violenze di ogni genere pubbliche e private. La sua arte non ha mai dimenticato la sofferenza umana in tutti i suoi aspetti e con una componente spirituale visibile nelle sue opere a sfondo religioso. Un lascito ed un tributo importante lo possiamo vedere nel monumento da lui ideato in memoria di tutti Caduti in mare in guerra ed in pace , posizionato sul lungolago di Lecco.

Partecipava a numerose mostre e vinse diversi premi, ma ricordando sempre il primo
..... **vinto dietro il filo spinato .**



ROVERETO – MUSEO STORICO ITALIANO DELLA GUERRA

Il Museo storico della Guerra raccoglie tra le sue collezioni della I guerra mondiale, anche materiale inerente alle guerre coloniali italiane e alla secondo conflitto mondiale. Tutte le collezioni sono costituite grazie alle donazioni pubbliche o di associazioni e privati cittadini. Si raccolgono armi, uniformi, opere d'arte, fotografie, cimeli, manifesti, oggetti di uso quotidiano in trincea, onorificenze, lettere e diari.

Tutti i musei pubblici, servono a favorire la conoscenza di sé e l'inclusione (cioè il dialogo con gli altri, con i diversi, con gli stranieri). È evidente che il nostro futuro culturale sarà necessariamente presidiato dai musei: senza di essi, senza il richiamo all'identità che essi praticano per tutti noi, saremo tutti più indifesi di fronte alle sfide della globalizzazione e agli incontri e scontri con le culture altre che segnano indelebilmente questo nostro tempo. Il ruolo dei musei oggi in Italia è quello di essere risorse di identità.

INFORMAZIONI

Il Castello di Rovereto ospita dal 1921 le collezioni del Museo Storico Italiano della Guerra.

La visita al Museo e al Castello prevede un percorso unico, articolato in due parti: la prima dedicata alla storia degli eserciti e delle guerre tra l'Ottocento e la Prima guerra mondiale, la seconda incentrata sull'architettura del Castello e sulle collezioni di armi dell'età moderna (XV-XVIII secolo). Da maggio ad ottobre è possibile visitare anche la sezione "Artiglierie della Grande Guerra 1914-18", con ingresso da piazza del Podestà, a pochi passi dalla biglietteria. La visita completa richiede almeno un'ora e mezza. L'ultimo ingresso è previsto alle 16.30 ed il percorso nel Castello è visitabile fino a mezz'ora prima della chiusura, per questo vi invitiamo a programmare il vostro tempo scegliendo in anticipo i settori che maggiormente vi interessano. - Per visitare il Museo è disponibile un'audioguida gratuita dell'intero percorso scaricando l'applicazione MobiCult.- Presso il nostro bookshop sono in vendita le pubblicazioni del Museo e altri volumi tematici, cartoline e gadget.



DECIMA MARINAI !

Da quegli avvenimenti sono passati oltre 75 tanti anni. Una eternità. Cosa rimane di essi ? Cosa rimane di quei ragazzi dei Mezzi d'Assalto di Superficie , allora appena ventenni ? Dell'emblema dello scudetto X, simbolo della Morte con la rosa in bocca, è rimasta solo la rosa, ricordo profumato della loro dedizione alla Patria, senza ricerca di compensi, senza remore. Dei loro barchini, non vi è più traccia. Sul mare rimane soltanto la loro bianca scia, che sparisce, sempre più tenue con il tempo. Nel cielo, nel vento, rimane ancora la loro canzone < Decima Flottiglia nostra....> anch'essa sempre più flebile e lontana.

**Fra non molto, sarà tutto sparito ?
Sicuramente NO !**

A perenne ricordo e a testimonianza di questa generazione irripetibile, rimane l'UNICA Associazione voluta dal Comandante Borghese nel 1952, sempre con la medesima denominazione , (come la X Flottiglia che non ha mai cambiato nome dal 1941 sino al maggio del 1945) rimane la Storia , le M.A.V.M , le sentenze dei Tribunali Militari , le sentenze e le revoche dei Tribunali civili . Rimangono purtroppo anche i soliti racconti dei "sentito dire" senza fondamenti , le becere bugie dei soliti "piccoli italiani" storicamente ignoranti, unitamente a qualche raro "impiegato con le stellette". La memoria della X FLOTTIGLIA M.A.S. e del suo ultimo "legendario" Comandante Junio Valerio Borghese, M.O.V.M. della Marina Italiana , sopravviveranno senza indugio ad ogni

illecito tentativo di volerli dimenticare. Non ci fermeremo mai e seguiranno con le ricerche storiche atte a propagandare la vera Storia di tutti i componenti della "gloriosa" Flottiglia dal 1941 al 1945. Reparti di Fanteria di Marina "San Marco della X MAS " compresi.

Il Consiglio Direttivo

M.A.V.M. della R.S.I.

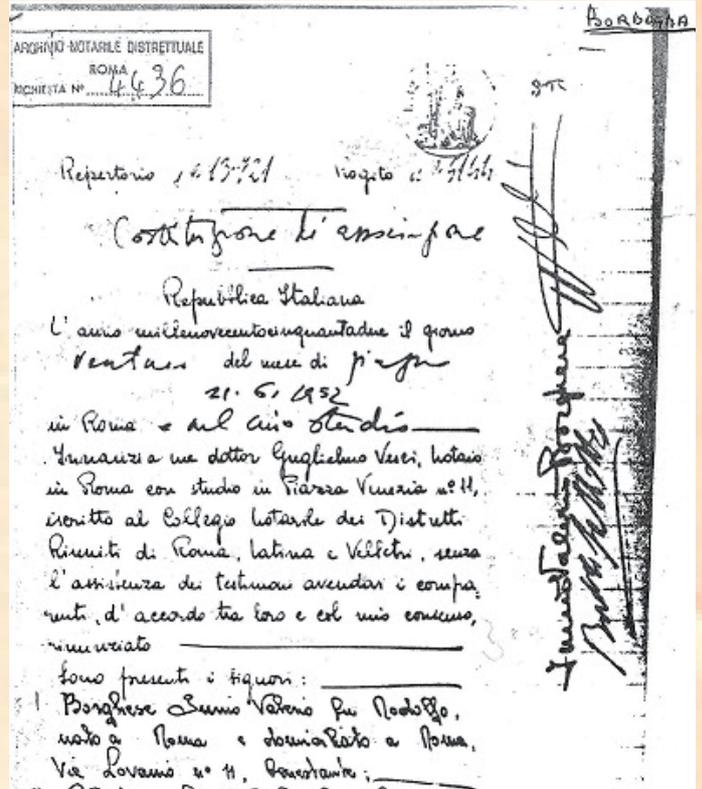


SOLUZIONI DI CONTINUITA'

Il voler dividerla in "tronconi" e' antistorico in quanto e' sempre rimasta con il nome originale inalterato, senza mai subire alcuna modifica . Prima e dopo la "resa senza condizioni" sempre belligerante al comando di ufficiali italiani e mai cobelligerante sottoposta agli ordini anglo americani in zona occupata dai medesimi. ARMISTIZIO significa smettere di combattere e non autorizza a modificare militarmente le alleanze in corso , seguitando la guerra tradendo gli accordi presi. Come il nostro sodalizio che rappresenta la Decima Flottiglia M.A.S. senza interruzione della continuita', quindi continuativamente. Nato nel 1952 per volere del Comandante Borghese, M.O.V.M. della Marina Italiana che opera da 70 anni in maniera apolitica , senza possibilita' di smentite e con la denominazione originale. Non vogliamo essere confusi con altre organizzazioni associative , che non potranno mai avere ed usare la nostra denominazione: ASSOCIAZIONE X FLOTTIGLIA M.A.S. come da Statuto originale in calce.

Statuto originale del 1952 dell'unica Associazione X Flottiglia M.A.S. avente la Segreteria Nazionale a Milano, con l'archivio storico e la Bandiera di Guerra del Comandante Borghese. Con Logo/Scudetto BREVETTATO e depositato legalmente per le classi 41 - 13 - 14 - 25-

(Manifestazioni ed eventi - Armi - Orologi - Vestiario)



NON ESISTE IL GIUDIZIO DELLA STORIA

La Storia e' una scienza; infatti risponde, come tutte le scienze, al criterio di causa a effetto. Ogni fatto storico, una volta accaduto, e' determinato da una precisa causa (che puo' essere formata da piu' concause). Per determinare la causa (e le concause) occorre assolutamente cercare e conoscere tutti i precedenti che la hanno determinata. Cosa non facile, perche' per vari motivi possono essere talvolta nascoste alcune realta' o documenti da chi ha interesse (politico, finanziario, di potere personale) a favorire l'imposizione e l'accettazione di una particolare versione della Storia, e naturalmente, taccera' di "revisionismo" ogni ricerca approfondita di concause che possano "turbare" la "quiete" storica acquisita. **NESSUNO DEVE VERGOGNARSI DELLA PROPRIA STORIA E DELLA STORIA DEL PROPRIO PAESE;** quale essa sia. Deve solo compiere una analisi approfondita delle cause di eventuali gravi fatti compiuti e comportarsi secondo coscienza e buonafede (ma non negandosi al riconoscimento del giudizio dei Supremi Tribunali Militari e Civili, se necessitano). L'ideologia individuale o di massa e' sicuramente un motore importante della Storia (altri motori sono la supremazia economica, la convinzione di essere migliori degli altri per portare civilta' e benessere, la sete di potere, la volonta' di ingrandire la propria Nazione, le necessita' vere o presunte di annessioni territoriali etc.) . Ma l'ideologia non deve servire a interpretare la Storia a posteriori ne ad alterare il fatto storico: troppo spesso si danno interpretazioni ideologiche, troppo spesso nelle Universita' i Professori di Storia Contemporanea si trasformano in Professori di IDEOLOGIA della Storia. Nessuno puo' impedire che si diano in buonafede interpretazioni ideologiche, anche per orientare il pubblico, purché si avverta sempre quando si cessa la narrazione del fatto storico



come tale e si inizia la trattazione ideologica. **NON ESISTE "IL GIUDIZIO DELLA STORIA"** sono gli uomini che giudicano, secondo convenienza o ideologia. **NON ESISTE** una "parte giusta" ed una "parte sbagliata" ma semplicemente una parte che vince e una parte che perde: nessun vincitore ha mai detto ..."menomale che abbiamo vinto perche' eravamo dalla parte sbagliata !" Allora vince SEMPRE la parte giusta ? ! Se fosse possibile individuare in anticipo la "parte giusta" non ci sarebbero piu' conflitti. In realta' la "parte giusta" e' solo la buonafede di ciascun contendente . La parte che vince, scrive ed impone la "propria" storia e lo fa generalmente in maniera ideologica e utile alla continuazione del proprio indirizzo politico, ma se vorrebbe davvero la pacificazione nazionale (indispensabile dopo una guerra civile) dovrebbe cercare e rilevare la parte di verita' tenuta celata ; nessun "revisionismo", solo un necessario completamento . Il vincitore considera "atto d'eroismo" quello che per il vinto e' "assassinio" e viceversa. L'Art. 22 della nostra Costituzione dice che e' assolutamente vietato il vilipendio e la denigrazione dell'avversario, nonche' la attribuzione di nomi non da lui scelti, pertanto: se si continua dispregiativamente a definire i **MILITARI REPUBBLICANI** come "repubblicchini" e la "**REPUBBLICA SOCIALE ITALIANA**" come "Repubblica di Salo' " non si porra' mai fine alla terminologia avversa che determina : "banditen o ribelli" e "grattigiani" i Partigiani. Il nostro Ministero della Difesa, unitamente a tutte le nostre Forze Armate, fingono di non sapere che: la Sentenza n.747 – 26.4.1954 del **TRIBUNALE SUPREMO MILITARE** legittima la Repubblica Sociale Italiana e le sue Forze Armate come belligeranti e, nel contempo, non attribuisce alle formazioni partigiane la qualifica belligerante perche' non portavano distintivi riconoscibili a distanza, non avevano capi con nomi certi, non portavano armi bene in vista ne erano assoggettati alla legge penale militare.



GENESI DELLA X FLOTTIGLIA M.A.S

I Mezzi d'Assalto della Marina, sull'idea primigenita del Ten. Med. Raffaele Paolucci e del Magg. G.N. Raffaele Rossetti, nonché del Com.te Pellegrini (primi forzatori dei porti durante la Prima guerra mondiale) presero corpo con l'iniziativa di due giovani ufficiali del G.N., Teseo Tesei ed Elio Toschi. Dal primo collaudo dei nuovi mezzi, effettuato a La Spezia alla presenza dell' Amm. Mario Falangola nell'ottobre 1935, si sviluppò quella organizzazione segreta che doveva diventare famosa nel mondo, tra infinite difficoltà tecniche e burocratiche. Gli uomini ed i mezzi della nuova specialità furono aggregati al 1° Gruppo Sommergibili (C.F. Cartalano Gonzaga di Cirella) dal settembre 1935. Nel 1936, l'Amm. Aimone di Savoia-Aosta – duca di Spoleto – fece sua l'idea del fratello Amedeo – duca d'Aosta – di utilizzare piccoli e velocissimi motoscafi contenenti una carica esplosiva, da lanciare contro i porti nemici.

Il Com.te Giorgis ne studiò il primo scafo ed il Magg. G.N. Guido Cattaneo (campione di motonautica) ne realizzò la parte meccanica. Nel 1938 i mezzi speciali furono affidati alla I Flottiglia M.A.S. Velocissimi a La Spezia (C.F. Paolo Aloisi), e le esperienze continuarono sotto l'alta sorveglianza dell'Amm. Ildebrando Goiran. Le prime prove di trasporto dei Siluri a Lenta Corsa (S.L.C.) mediante un sommergibile vennero effettuate ai primi del 1940 a La Spezia con tre "maiali" imbragati sulla coperta del sommergibile Ametista (T.V. Junio Valerio Borghese). (il nome ormai famoso deriva da una frase pronunciata da uno dei primi sommozzatori operatori in un momento di rabbia. Poiché il siluro, durante le prove, si mostrava recalcitrante come al solito ad eseguire le manovre, il primo pilota urlò al secondo " ma lega quel maiale! "). All'inizio della guerra i mezzi d'assalto erano principalmente i seguenti:

- C.A. – (Caproni tipo A) Sommergibilino con due uomini e due siluri da 450 mm.
- C.B. – Versione più grande con quattro uomini.
- C.M. Versione ancora maggiore del C.B.
- S.L.C. – " Maiale" specie di siluro da 530 mm cavalcato da due uomini.
- S.S.B. "Maiale" il Siluro a Lenta Corsa venne

perfezionato a La Spezia nelle officine della Marina di San Bartolomeo. Non fu mai impiegato a causa del finto "armistizio".

- M.T.M. (Motoscafo Turismo Modificato) Barchini esplosivo con un motore Alfa – Romeo 2500 ed una carica di 300 kg di esplosivo. Lo pilotava un solo uomo.
- M.T.B. – M.T.R. di proporzioni più ridotte, per poter essere contenuto nei cilindri trasportatori di un sommergibile.
- M.T.S.M.- Motoscafo ideato per attacchi a navi anche in mare aperto. Lungo m 7 , largo 2,30 m. Con due motori Alfa-Romeo 2500, era armato con un siluro da 450 mm. Lo pilotavano due uomini.
- M.T.S. – Barchino analogo al precedente, di cui è percussore, ma con un solo motore a due cilindri.
- M.T.S.M.A. – (o più brevemente S.M.A.)- Barchino analogo al M.T.S.M., ma allungato e allargato (+ A) per renderlo più marino.
- Mignatta o cimice – Congegno esplosivo di piccole dimensioni con 2 kg di tritolo, da portare alla cintura in quattro o cinque esemplari da parte del Nuotatore d'Assalto o " Gamma".
- Bauletti esplosivi – Perfezionamento della "cimice", con 4,5 kg di esplosivo.

I "maiali" furono impegnati a Gibilterra,

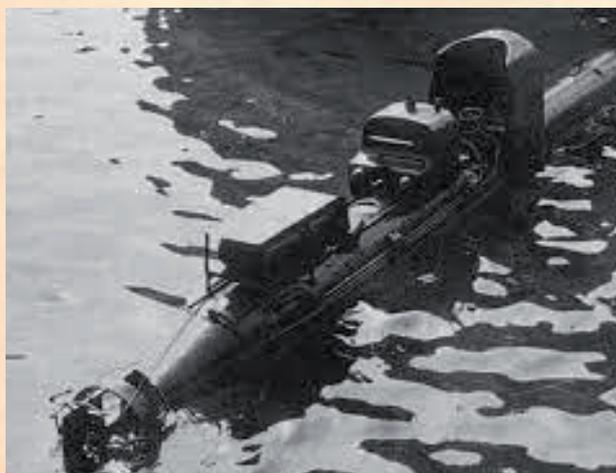
Maiale o SLC



Malta, Alessandria d'Egitto e Algeri. Gli M.T.M. furono impiegati a Suda ed a Malta. Gli M.T.S.M furono impiegati in Mar Nero ("Colonna Moccagatta "), in Africa Settentrionale ("Colonna Giacobbe"), in Tunisia , Sicilia , Sardegna. Gli M.T.S. furono impiegati a Santi Quaranta e Porto Edda. Le mignatte e i bauletti esplosivi furono adoperati in Medio Oriente (Alessandretta , Mersina , Haifa), in Spagna (Huelva), a Gibilterra e ad Algeri. Tutto questo, fino all'8 settembre 1943. Durante questo periodo, i Mezzi d'Assalto affondarono 4 navi da guerra per 75.690 tonnellate e 27 navi mercantili per 189.662 tonnellate, per un complesso di 265.352 tonnellate. Furono assegnate 25 Medaglie d'Oro al V.M., furono decorati lo stendardo della X Flottiglia M.A.S. e lo stendardo del sommergibile Sciré; di Medaglia d'Argento al V.M. fu decorato lo stendardo del sommergibile Ambra. Il C.C. J.V. Borghese fu decorato di Medaglia d'Oro al V.M. per l'azione contro Gibilterra del 30 ottobre 1940; fu promosso Capitano di Fregata per merito di guerra per gli ulteriori forzamenti di Gibilterra; fu decorato dell'Ordine militare di Savoia per il forzamento di Alessandria d'Egitto.

Allo scoppio delle ostilità fu organizzato un primo tentativo di forzamento del porto di Alessandria d'Egitto ("Operazione G.A.1.") nell'agosto 1940. Il tentativo fallì con l'affondamento del sommergibile trasportatore Iride (Con.te T.V. Francesco Brunetti) da parte di aerosiluranti. Un secondo tentativo contro Alessandria

SLC o Maiale



("Operazione G.A.2.") con il sommergibile Gondar (T.V. Francesco Brunetti che si era salvato dall'affondamento dell'Iride) fu eseguito nel settembre 1940 ed anch'esso terminò con l'affondamento del sommergibile da parte di cacciatorpediniere inglesi. L'equipaggio venne fatto prigioniero, compreso il C.F. Mario Giorgini, che nel frattempo era divenuto il Comandante della I Flottiglia M.A.S. Sempre nel settembre 1940 lo Sciré, sommergibile trasportatore al comando del C.C. J. Valerio Borghese, tentò di eseguire un attacco contro Gibilterra ("Operazione B.G.1"), ma, non trovando la flotta inglese, rientrò alla base. Nell'ottobre 1940 lo Sciré (C.C. J. Valerio Borghese attaccò ancora Gibilterra senza che gli operatori riuscissero a colpire obiettivi. Da quel momento fu disposta un'altra organizzazione. Il C.F. Vittorio Moccagatta assunse il comando della I Flottiglia M.A.S. A partire dal 15 marzo 1941 i Mezzi d'Assalto si staccarono da quella Flottiglia e si riunirono in uno speciale reparto, cui fu assegnato il nome convenzionale di X Flottiglia M.A.S.

La X Flottiglia fu scissa in due :

a) Reparto Mezzi Subacquei : C.C. J. Valerio Borghese (Scuola Sommozzatori di Livorno, Scuola Siluri pilotati di Bocca del Serchio, sommergibili " avvicinatori", sabotatori);

b) Reparto Mezzi di Superficie: C.C. Giorgio Giobbe (Barchini esplosivi, M.T.S.M., ecc.)

Da quel momento le azioni si intensificarono, con gli attacchi ben noti alla Baia di Suda (marzo 1941), Porto Edda e Corfù (aprile 1941), Gibilterra (B.G.3 – maggio 1941), Malta (luglio 1941), Gibilterra (B.G.4 settembre 1941), Alessandria d'Egitto (dicembre 1941), Malta (maggio 1942), Alessandria (maggio 1942), Mar Nero fino all'8 settembre 1943 con 5 M.T.M. e 5 M.T.S.M., El Dab'a (agosto 1942), Gibilterra (luglio 1942), Haifa (agosto 1942 e perdita dello Sciré), Gibilterra (G.G.2.- settembre 1942), Gibilterra G.B.5.- dicembre 1942), Algeri (N.A.- dicembre 1942), Bona (dicembre 1942), "Autocolonna Moccagatta" in Mar Nero, "Autocolonna Giobbe" in Tunisia, La Valletta (G.M.1- novembre 1942),

Gibilterra (G.B.6.-maggio 1943), Augusta (luglio 1943), Alessandretta e Mersina ("Operazione Stella", giugno-luglio-agosto 1942), Gibilterra (B.G.7.-agosto 1943).

Un'attività imponente , impressionante, specie se si considera che la X Flottiglia M.A.S. era solo un pugno di uomini. "Cento uomini contro due flotte", come ben disse Spigai. A seguito dell'eroica morte del Com.te Moccagatta e del Com.te Giobbe durante l'attacco a Malta, fu affidato il comando interinale dei Mezzi d'Assalto Subacquei al Com.te Borghese, mentre il Reparto Mezzi di Superficie fu affidato al C.C. Salvatore Todaro. Il C.C. Mario Arillo assunse il comando del sommergibile trasportatore Ambra. Dopo la missione dello Sciré contro Alessandria (nella quale vennero affondate le navi da battaglia Queen Elizabeth e Valiant e una cisterna da 10.000 tonnellate), fu disposto che la X Flottiglia M.A.S. passasse alle dipendenze dirette dell'Ispettorato generale dei M.A.S. Il comandante J.V. Borghese, per ordine del Ministero, lasciò il comando dello Sciré per dedicarsi interamente al

Reparto subacqueo dei Mezzi d'Assalto.

Al comando della X Flottiglia M.A.S.

fu destinato il C.F. Ernesto Forza.

Il Com.te Forza tenne il comando

della Flottiglia fino al 1° maggio 1943.

Da quella data il comando della X Flottiglia M.A.S. passò nelle mani del Com.te J. Valerio Borghese. A coordinare l'attività della X Flottiglia M.A.S. , nell'ambito delle operazioni della Marina venne destinato per lungo tempo l'Amm. De Courten, sostituito poi dall'Amm. Giartosio ed infine dall' Amm. Varoli Piazza.

Questa e' l'origine della X Flottiglia M.A.S. e questo era Junio Valerio Borghese M.O.V.M. della Marina Italiana all'8 settembre 1943: data della resa senza condizioni, rimasto al comando della medesima formazione sino alla smobilitazione della fine di aprile 1945 .

(Segreteria Nazionale di Milano)

Bussola del Rep. GAMMA

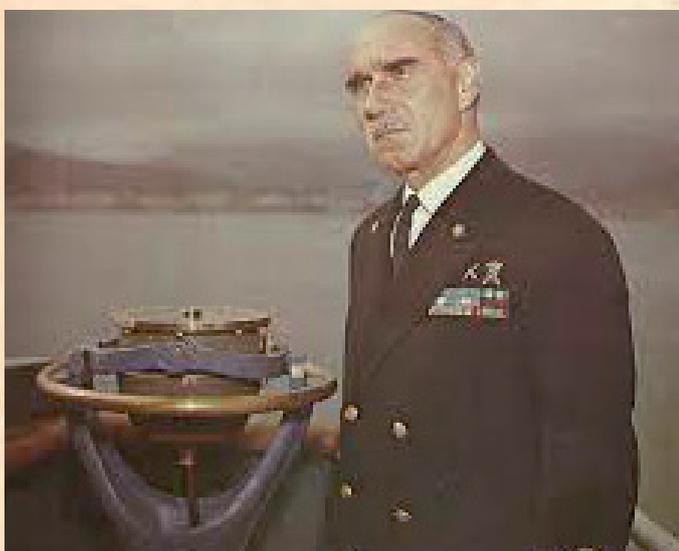


M.O.V.M. DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

Nel dopoguerra ricoprì vari comandi, tra cui quello del Centro Subacquei ed Incursori del Varignano e dell'incrociatore Montecuccoli con cui effettuò una crociera di circumnavigazione toccando 34 porti di quattro Continenti e percorrendo complessivamente 33.170 miglia nautiche.

Fu, inoltre Comandante della 1a Divisione Navale, Direttore Generale per il Personale della Marina, Comandante in Capo della Squadra Navale e Comandante Navale Alleato del Sud Europa.

Gino Birandelli



Nel febbraio 1970 in qualità di Comandante in Capo della Squadra Navale, in una conferenza stampa a bordo dell'incrociatore Garibaldi l'ammiraglio Gino Birandelli denunciò la crisi in cui versava la Marina Militare Italiana e lo stato di profondo malessere morale e materiale in cui si trovava il personale che vi operava. Le dichiarazioni di Birandelli scatenarono reazioni e prese di posizione a tutti i livelli e portarono prima alla pubblicazione di un documento noto come "Libro Bianco della Marina" e di lì a qualche anno alla Legge Navale del 1975 che fu il presupposto di un sostanziale ammodernamento della flotta della Marina Militare.

L'ammiraglio Birandelli (1911-2008) è stato anche Deputato al Parlamento dal 1972 al 1976



Gino Birandelli



nelle file del Movimento Sociale Italiano – Destra Nazionale . E' stato iscritto alla ns. Associazione ed unico Ammiraglio presente, nel 1974, ai funerali del Comandante BORGHESE , leggendo, nella Basilica di Santa Maria Maggiore di Roma , la Preghiera del Marinaio.

L'ammiraglio Birandelli con Giorgio Almirante





Old passion new emotions

ABBIGLIAMENTO E OGGETTISTICA

LICENZIATARIO UFFICIALE

WWW.DECIMAOFFICIALSTORE.IT

**PER TUTTI GLI ASSOCIATI SCONTO DEL
20% SU TUTTI I PRODOTTI**

WWW.LASTORIAMILITARE.COM

LIBRERIA ONLINE

INTERAMENTE DEDICATA ALLA STORIA MILITARE



AMPIO SPAZIO SU

ARMI



FORZE

SPECIALI



Via Azuni, 21 - 09077 Solarusso (OR) Tel: +39 0783 374730 Fax +39 0783 374730
Cell: + 39 329 2289495 Mail: info@lastoriamilitare.com



I soci in ritardo con la quota associativa 2021 e/o 2022 sono invitati al rinnovo associativo di euro 31,00 che dev'essere essere versato sul conto corrente

Credit Agricole
Codice IBAN:

IT 85J 0521 623 00000 00000 95473
intestato a: ASSOCIAZIONE COMBATTENTI
DECIMA FLOTTIGLIA MAS



ANNO XIV - NUMERO 78
SETTEMBRE - OTTOBRE 2022

PERIODICITA': BIMESTRALE
REG. TRIB. MILANO NR. 198 DEL 24 APRILE 2009

DIRETTORE RESPONSABILE:
STEFANIZZI GIANFRANCO

IN REDAZIONE
IL PRESIDENTE
IL CONSIGLIO DIRETTIVO

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE:
MOAI STUDIO MILANO

STAMPATO IN PROPRIO

NESSUNA PARTE DELLA RIVISTA PUÒ ESSERE IN ALCUN MODO RIPRODOTTA SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO. IL CONTENUTO DI QUEST'OPERA, ANCHE SE CURATO CON SCRUPOLOSA ATTENZIONE, NON PUÒ COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITÀ PER INVOLONTARI ERRORI ED INESATTEZZE. NOMI E MARCHI PROTETTI SONO CITATI SENZA INDICARE I RELATIVI BREVETTI.

PER TUTTE LE FOTO (TRANNE DOVE CITATO):
FONTE: ARCHIVIO STORICO DELL'ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS, ARCHIVI STORICI SPAGNOLI, U.S.A. ED INGHILTERRA.

PRODUZIONE ORIGINALE ASSOCIAZIONE DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO.
FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI OTTOBRE 2022



ASSOCIAZIONE COMBATTENTI
Xª FLOTTIGLIA MAS

CONSTITUITA IL 21 GIUGNO 1952
DAL COMANDANTE M.O.V.M.
JUNIO VALERIO BORGHESE

PRESIDENTE: N.P. GIULIO COSSU



CONSOZIATA CON
L'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



DECIMA FLOTTIGLIA MAS
CASELLA POSTALE 33
20091 BRESSO
MILANO
TEL.: 377 95.30.267

WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT
SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT



Limited Edition Sommergibile Scirè

10 pezzi unici



MEMPHIS BELLE

E-Mail commerciale@memphisbellewatches.com
Piazza Della Vittoria 9 int 10 Genova 16121 Italy
tel 010 2543205 www.memphisbellewatches.com