

LOS MEDIOS DE ASALTO ITALIANOS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Salvatore FRANCIA

Origen de los medios de asalto italianos

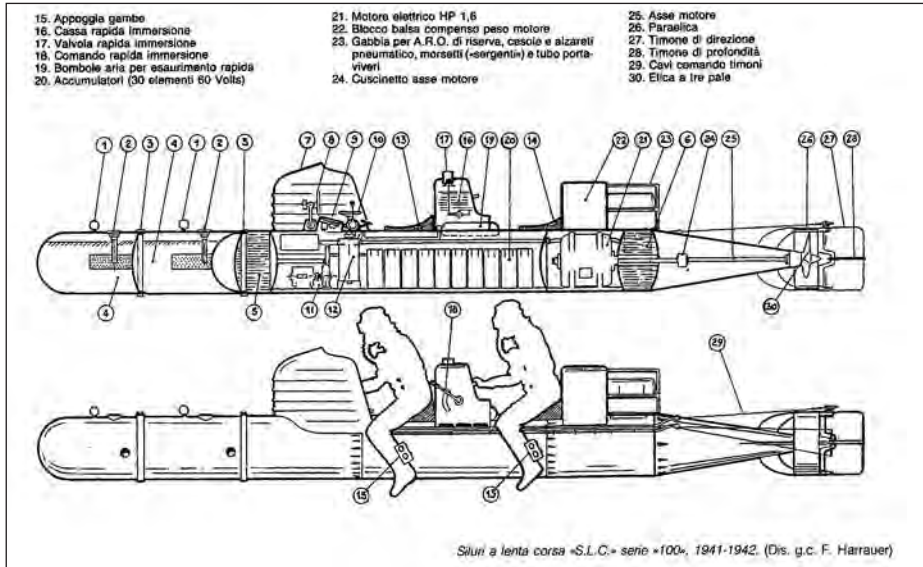


L nacimiento de los medios de asalto italianos tuvo lugar en la Primera Guerra Mundial, cuando la particular situación geoestratégica llevó a la Marina Militar italiana a estudiar cómo podía atacar la flota austro-húngara en sus bases, ya que no existía otra posibilidad de enfrentarse a aquélla en combates decisivos.

El primer sistema importante fue el MAS (*Motoscafo Armato Silurante*), una lancha motora armada con torpedos, que en principio usaba motores eléctricos para no llamar la atención del enemigo. Pero, tras la sorpresa inicial, los austríacos comenzaron a proteger sus puertos con redes.

Para la aparición de los verdaderos medios de asalto hay que esperar a la mitad del año 1917, cuando al ingeniero Attilio Bisio, director del astillero SVAN en Venecia y creador de los primeros MAS, se le encargó idear un nuevo medio con el que poder superar las redes de protección de las bases enemigas, en particular las de Pola. Los experimentos y pruebas duraron todo el año 1917, hasta que finalmente se encontró un medio idóneo y se construyeron cuatro unidades (*Grillo-Cavaletta-Locusta-Pulce*) (*Grillo-Saltamontes-Saltón-Pulga*), que quedaron listas para su uso en 1918. Con motores eléctricos, cadenas para superar obstáculos, dos torpedos y cuatro hombres de tripulación, se realizaron las primeras incursiones en abril y mayo de 1918 con el intento de cuatro misiones contra Pola. Pero debido a retrasos y accidentes en el transcurso de la navegación y la aproximación hubieron de ser interrumpidas.

El 13 de mayo de 1918 sólo el *Grillo* consiguió llegar hasta los obstáculos frente a Pola, pero fue descubierto enseguida. A pesar del fuego enemigo logró superar cuatro de las cinco obstrucciones para luego autohundirse. La acción del *Grillo* demostró la imposibilidad de una acción con medios de



superficie contra una base enemiga bien protegida como la de Pola. El fin de la guerra dejó en suspenso el intento de forzar un puerto como el de Fiume, donde se pensaba llevar cierto número de buceadores con cargas explosivas magnéticas programadas con sistema de relojería para fijarlas en el casco de los buques de guerra enemigos.

Por iniciativa del capitán del Cuerpo de Ingenieros Navales Raffaele Rossetti y del teniente médico Raffaele Paolucci, se llevó a cabo el proyecto de un torpedo guiado por uno o dos operadores; el segundo simplemente llevando una mina lapa con un gran carga explosiva. Y fue así como en la noche del 31 de octubre de 1918, entre las 2230 y la 0300, fijaron una carga bajo el *Viribus Unitis*, acorazado austro-húngaro de 21.370 toneladas anclado en el puerto de Pola. A las 0630, la carga explotaba hundiendo el barco. Cuatro días después, el 4 de noviembre, Italia concluía victoriosamente la guerra.

Los medios de asalto en los años de la posguerra

Al terminar la guerra, a pesar de la validez demostrada por los nuevos medios de asalto italianos, en particular de la *mignatta* de Paolucci (1), no les

(1) *Mignatta* o sanguijuela. Torpedo manual. Los operadores no llevaban equipo de buceo, por lo que debían mantener la cabeza fuera del agua para respirar.



Maiale en Taormina, Sicilia.

fue prestada la debida atención por considerarse que el desarrollo armamentístico naval debía enfocarse a la guerra submarina, a la aviación embarcada y a los grandes buques de superficie. No obstante, después de las diversas conferencias que se celebraron sobre desarme y limitaciones del tonelaje naval volvió a despertar en Italia el interés por los medios de asalto.

El envío al Mediterráneo de la *Home Fleet*, además de la presencia de importantes fuerzas de la Royal Navy en aquella zona, había modificado sensiblemente el equilibrio de fuerzas con la Marina italiana. Sólo el empleo de nuevas armas podría reducir las diferencias hasta conseguir una situación aceptable. Fue por eso por lo que los ingenieros Tesei y Toschi propusieron una versión submarina de la *mignatta*, y el almirante Aimone de Savoia Aosta la de un *motoscafo esplosivo* que debía ser transportado por un hidroavión *SM55* cerca del objetivo, como le había aconsejado su hermano el duque de Aosta.

De estas dos ideas embrionarias y de los experimentos que de inmediato autorizó el almirante Cavagnari, jefe de Estado Mayor, nacieron los dos principales tipos de medios de asalto que la Marina italiana emplearía con éxito en el curso de la Segunda Guerra Mundial: el *SLC* o *Siluro a Lenta Corsa* (2),

(2) Torpedo de baja velocidad.

llamado también *Maiale* (3), y el *MT* o *Lancha de ataque explosiva*, convencionalmente llamada *Motoscafo Turismo*. Los prototipos fueron realizados en tiempos bastante cortos a pesar de las dificultades técnicas encontradas en su desarrollo.

Sobre las posibilidades de desarrollo futuro del proyecto, así como de su empleo, se mantuvo el más riguroso secreto para poderlo aprovechar, en caso de una eventual guerra, con el máximo éxito.

El desarrollo favorable para Italia de la Guerra de Etiopía hizo suspender la actividad relativa a los medios de asalto, que volvió a reanudarse sólo a fines de 1938 cuando el deterioro de las relaciones internacionales hizo que se pensase en la posibilidad de una nueva guerra.

La Décima Flotilla MAS

La X.^a MAS (4) (*Mezzi d'Assalto*) fue formada por el capitán de fragata Vittorio Moccagatta al reorganizar la 1.^a Flotilla de Medios de Asalto en la 10.^a Flotilla MAS, y dividirla en dos grupos: uno de lanchas rápidas y otro de medios submarinos, los ya mencionados *SLC* o *Maiali*, así como buceadores (equipos *Gamma*) con minas lapa. Durante la Segunda Guerra Mundial, la X.^a MAS destruyó 72.190 toneladas de buques de guerra y 130.572 de mercantes, hundiendo otros como el HMS *Valiant* y el HMS *Queen Elizabeth* en Alejandría, y sus miembros fueron recompensados con numerosas medallas al valor militar en sus tres categorías: oro, plata y bronce.

Al finalizar la guerra casi todos los medios de asalto de la X.^a MAS son destruidos o inutilizados, y algunos llevados a Inglaterra y Estados Unidos.

Operaciones contra Gibraltar en la Segunda Guerra Mundial

Aunque las acciones más llamativas e importantes tuvieron lugar en Alejandría, como mencionamos en el párrafo anterior, incluimos en este artículo solamente las llevadas a cabo contra la base naval británica en Gibraltar, ya que se utilizó territorio español para su preparación y posterior materialización.

(3) *Cerdo*, en español.

(4) El nombre de X.^a MAS tiene como referencia la X.^a *Legio* de Julio César, su preferida.

Septiembre de 1940. Operación B. G. 1

Operadores:	T. V.	Gino Birindelli.
	Cap. G. N.	Teseo Tesei.
	S. T. V.	Luigi Durand de La Penne.
	2° J. Buzo	Damos Paccagnini.
	Sarg. Buzo	Alcide Pedretti.
	2° J. Buzo	Emilio Bianchi.
Reservas:	Ten. G. N.	Gastone Bertozzi.
	Sarg. Buzo	Enrico Ario Lazzar.

El submarino de apoyo *Scirè*, al mando del capitán de corbeta Junio Valerio Borghese, sale del puerto de La Spezia el día 24 de septiembre de 1940 rumbo a Gibraltar, con tres *SLC* a bordo, pero el día 29, a unas 50 millas de su destino, recibe la orden de volver a la base de La Magdalena y luego a La Spezia por haber salido la flota inglesa de la Roca antes de la llegada del submarino.

Octubre de 1940. Operación B. G. 2

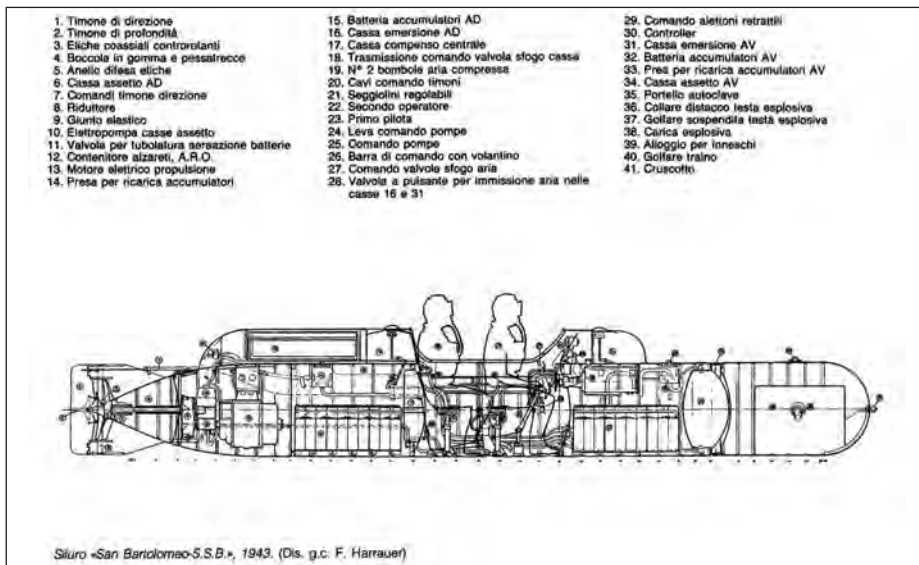
Llevada a cabo por el mismo personal de la *B. G. 1*, salvo la sustitución de Enrico Ario por Giuseppe Figlioli.

El submarino de apoyo *Scirè*, al mando de J. V. Borghese, con tres *SLC* a bordo sale del puerto de La Spezia el día 21 de octubre y cruza el estrecho de Gibraltar en la noche del 28 al 29, dejando los operadores y volviendo a la base en la noche del 3 de noviembre.

Birindelli y Paccagnini llegan muy cerca del acorazado HMS *Barham*, mas deben desistir por avería de su *SLC*, a pesar del intento de arrastrarlo por el fondo. Teseo/Pedretti y De La Penne/Bianchi, a causa de una avería en los aparatos y en los respiradores, deben también desistir y hundir los *SLC*, consiguiendo llegar a nado hasta la costa, donde son recuperados por una organización clandestina cerca de La Línea y luego repatriados.

Al parecer, buzos ingleses recuperaron uno de los aparatos que, a pesar de ser dañado, habría sido utilizado como modelo para el desarrollo de su *Charriot*.

Las autoridades españolas recuperaron el *SLC* de Tesei que se había encajado cerca de La Línea, probablemente por un fallo en el sistema de autodes-



trucción. Sería devuelto a la Marina italiana después de la guerra, y hoy se conserva como reliquia en el Comando Subaquei ed Incursori en Varignano-La Spezia.

Mayo 1941. Operación B. G. 3

Operadores:

SLC-130	T. V. 1° Buzo	Decio Catalano. Giovanni Giannoni.
SLC-120	T.V. 1° Buzo	Amedeo Vesco. Amelio Franchi.
SLC-160	S. T. V. 1° Buzo	Licio Visentini. Giovanni Magro.
Reservas:	Ten. G. N. 1° Buzo	Antonio Marceglia. Spartaco Schergat.
Sanitario:	Ten. Médico	Bruno Falcomatà.

El 15 de mayo, el submarino de apoyo *Scirè*, siempre al mando de J. V. Borghese y con tres *SLC* a bordo, pero sin llevar los respectivos operadores, sale del puerto de La Spezia y en la noche del 22 al 23 cruza el estrecho de Gibraltar. Después de un día parado en el fondo sigue su derrota y se dirige al puerto de Cádiz, donde se encuentra con el buque cisterna *Fulgor* (llamado en clave *Base C*), que se encuentra en Cádiz para reparaciones. Se embarcan los operadores, se verifica la eficiencia de los tres *SLC* que ya se encuentran a bordo del submarino, y el día 25 se intenta llegar hasta Algeciras. Pero la corriente es demasiado fuerte y hay que desistir.

El día 26 se lleva a cabo un nuevo intento que no se ve recompensado con éxito. El *SLC* de Vesco no arranca por una avería en el motor. Se procede a su hundimiento y se pasa la cabeza explosiva al de Visentini, que embarca con él a Vesco, mientras que Marceglia se une a Catalano y Giannoni.

En el curso del ataque a un barco mercante Marceglia se siente indispuesto, por lo que se tiene que abandonar el ataque y hundir el *SLC 130*. Los tres operadores consiguen llegar hasta la playa, donde son recuperados y después repatriados.

Visentini debe descartar el ataque a un buque hospital, después a uno neutral (suizo) y luego a dos objetivos menores (barcazas). Intenta atacar un objetivo posterior, pero en la maniobra se hunde su *SLC*. También estos hombres son recuperados tras llegar nadando a la playa, para luego ser repatriados a Italia.

Septiembre de 1941. Operación B. G. 4

Operadores:

<i>SLC-14</i>	: T. V. 1.º Buzo	Decio Catalano. Giuseppe Giannoni.
<i>SLC-210</i>	T.V. 1º Buzo	Amedeo Vesco. Antonio Zoccoli.
<i>SLC-220</i>	S. T. V. 1.º Buzo	Licio Visentini. Giovanni Magro.
Reservas:	Cap. G. N. 1.º Buzo	Antonio Marceglia. Spartaco Schergat.
Sanitario:	Subtt. Med.	Giorgio Spaccarelli.

Nuevamente el *Scirè* actúa como submarino de acercamiento, al mando del capitán de corbeta J. V. Borghese, que sale del puerto de La Spezia el 10 de septiembre con tres «cerdos» a bordo. Los operadores y los reservas llegan a Cádiz en avión y se ocultan en el barco cisterna *Fulgor*, que será su base.

El día 16 el submarino cruza el Estrecho y descansa el 17 abarloado al *Fulgor*, procediendo al embarque de los operadores.

A primeras horas del día 18 el *Scirè* desembarca los *SLC* con sus operadores en la bahía de Algeciras y vuelve a La Spezia, donde llega el 25 de septiembre.

Vesco y Zoccoli, con el *SLC 210*, ya han llegado a unos cincuenta metros de las obstrucciones defensivas del puerto militar, pero cuando deberían atacar navíos de batalla deciden renunciar y atacan al buque cisterna *Fiona Shell*, de 2.444 t, que se encuentra fondeado en bahía y que se parte en dos cuando explota la carga. Activada la autodestrucción del *SLC*, Vesco y Zoccoli consiguen llegar a nado a la playa y, capturados por la Guardia Civil española, declaran ser unos náufragos.

Catalano y Giannoni, que también deberían atacar navíos de batalla, arremeten contra un mercante fondeado en bahía, pero cuando ya han colocado la



Motoscafo antisommergibile classe 500 2.ª Serie (1939). Regreso de una misión de guerra en 1941.

carga se dan cuenta de que se trata del barco ex italiano *Pollenzo*, de 6.470 t, del armador Corrado de Génova, capturado por los británicos, quienes después de la explosión lo llevan a encallar para luego recuperarlo.

Visentini y Magro deben atacar al portaaviones *Ark Royal*, mas no lo consiguen debido a las cargas explosivas de profundidad que arrojan los ingleses, así que desisten y atacan en su lugar al buque cisterna militar *Denbydale*, de 8.145 t, que seguirá flotando a pesar de los graves daños causados.

Todos los operadores pudieron ser recuperados y volver a Italia.

Julio de 1942. Operación G.G. 1 Gamma Gibraltar (5)

Equipo <i>Gamma</i>	S. T. V.	Agostino Straulino.
	Jefe torpedero 2. ^a clase	Agostino Schiavoni.
	Sub Ten Vajel	Giorgio Baucer.
	2.º jefe cañonero	Alessandro Bianchini.
	Esp. piloto	Giovanni Lucchetti.
	Esp. piloto	Carlo Del Valle.
	Esp. buzo	Giuseppe Feroldi.
	Esp. piloto	Vago Giari.
	Esp. cañonero	Evideo Boscolo.
	Buzo	Bruno Di Lorenzo.
	Fogonero	Rodolfo Lugano.
	Fogonero	Carlo Bucovaz.
Bases:	Petrolero <i>Olterra</i> . Villa Carmela (Algeciras).	

Los doce buceadores fueron enviados a España por dos medios diferentes: seis miembros del equipo salieron de Burdeos e hicieron el camino parte a pie por los Pirineos y parte en el doble fondo de un autocar; los otros seis viajaron como marineros en el piróscafo *Mauro Croce*, desembarcando en Barcelona. Todos llegaron a un punto convenido en Madrid y luego se desplazaron en coche hasta Cádiz para incorporarse al *Fulgor*. De aquí se dirigieron al buque *Olterra*, atracado en Algeciras, y a Villa Carmela, casa situada entre Algeciras y Gibraltar, donde se guardaba gran parte del equipamiento.

En la noche del 13 al 14 de julio se dirigieron nadando desde la costa hacia los navíos fondeados en la rada de Gibraltar y en unas tres horas lleva-

(5) Equipo *Gamma* de buceadores.

TEMAS GENERALES

ron a cabo acciones de sabotaje que dañaron gravemente los buques *Meta*, *Shuma*, *Empire Snipe* y *Baron Douglas*. Algunas cargas colocadas en las quillas no llegaron a explotar por defectos en los dispositivos. Todos los operadores pudieron volver a Italia.

Septiembre de 1942. Operación G. G. 2

Equipo <i>Gamma</i>	S. T. V. Buzo Esp. piloto	Agostino Straulino. Bruno di Lorenzo. Vago Giari.
Reservas	Fogonero Fogonero	Rodolfo Lugano. Oreste Botti.

Tras llegar desde Italia al *Olterra*, los tres operadores parten a última hora del 14 de septiembre para comenzar el ataque. Con motivo de la intensa vigilancia inglesa alrededor de los barcos mercantes fondeados en la bahía, sólo Di Lorenzo consigue poner sus cargas bajo el piróscabo *Ravens Point* (de 1.787 t), que se hunde. Los tres operadores consiguen volver a Italia, cada uno de forma distinta.

Diciembre de 1942. Operación B. G. 5

	T. V. Sarg.Buzo	Licio Visentini. Giovanni Magro.
Operadores <i>SLC</i>	G. M. Pal. De prim.	Girolamo Manisco. Dino Varini.
	S. Ten. Sarg.	Vittorio Cella. Salvatore Leone.
Base	Petrolero <i>Olterra</i> .	

Salen a las 2330 del 7 de diciembre con los *SLC* 228, 229 y 236 con la misión de atacar al acorazado *Nelson* y los portaaviones *Formidable* y *Furious*. Además de la cabeza explosiva normal, cada *SLC* lleva también nueve *chin-*

ches (cargas pequeñas) que se deben usar contra objetivos secundarios. Las salidas se llevan a cabo de forma regular, mas al cabo de poco tiempo se dan cuenta de que algo no funciona en los timones de los semovientes, por lo que tienen que volver al *Olterra* para los oportunos arreglos y volver a salir. De Visentini y Magro no se vuelve a saber nada y se les da por perdidos. Por informes que se reciben después parece que fueron arrollados con su *SLC* en la fase de abertura de las redes de obstrucción del puerto mientras intentaban superarlas.

Por otro lado, unos centinelas avistaron a Manisco y Varini, que fueron blancos de ametralladoras y bombas. Los dos activaron el dispositivo antidestrucción del medio antes de caer prisioneros de los ingleses.

En cuanto a Cella y Leone, que también se habían atrasado por averías, salieron del *Olterra* cuando ya sonaba la alarma. Sólo Cella consiguió volver. Leone probablemente murió a causa de una carga después de haber caído de su *SLC*.

Mayo de 1943. Operación B. G. 6

	C. C. Palomb. 1.º	Ernesto Notari. Ario Lazzari.
Operadores <i>SLC</i>	Ten. G. N. Palomb. 1.º	Camillo Tadini. Salvatore Mattera.
	S. T. A. N. Palomb. 1.º	Vittorio Cella. Eusebio Montalenti.
Base	Petrolero <i>Olterra</i> .	

Los *SLC* dejan el *Olterra* para operar en la noche del 7 al 8 de mayo llevando dobles cabezas cada uno y unas pequeñas cargas llamadas *cofrecitos*.

Notari y Lazzari atacan un barco mercante fijando una cabeza y una carga al casco. Regresan al *Olterra* a las 0345 horas del día 8.

Tadini y Mattera consiguen fijar una cabeza y una carga a otra unidad, regresando a las 0415 al *Olterra*.

Cella y Montalenti consiguen colocar una cabeza y una carga bajo un barco mercante, regresando a las 0215.

Todas las cargas explotan entre las 0615 y las 0730 bajo los buques mercantes *Pat Harrison* (7.191 t), *Mahsud* (7.540 t) y *Camerata* (4.875 t). Para evitar el completo hundimiento, los barcos son remolcados a los bajos fondos de La Línea de la Concepción.

Agosto 1943. Operación B. G. 7

Base.—Petrolero *Olterra*.

Esta operación es llevada a cabo por los mismos operadores de la B. G. 6, salvo la sustitución de Ario Lazzari por Andrea Gianoli. Todos volvieron a la base salvo Gianoli, precisamente, que cayó prisionero. Serían condecorados con la medalla de plata al valor militar, y Mattera sería promovido a un grado superior.

El duo Notari/Gianoli salió del *Olterra* a las 2253 del día 3, dirigiéndose hacia un barco tipo *Liberty* fondeado en bahía. Después de haber puesto la carga, el *SLC* se precipitó hacia el fondo y Gianoli perdió el contacto. Notari consiguió recuperar el semoviente y volver al *Olterra* navegando en superficie. Gianoli fue descubierto y hecho prisionero. Dos horas después el objetivo, el petrolero *Harrison Gray Otis* de 175 t, a pesar de la intervención de los buzos ingleses, se hunde a causa de la explosión de la carga. Ésta fue la última acción realizada por la X.^a MAS contra la base inglesa de Gibraltar (6).

La X.^a MAS y Junio Valerio Borghese

Tras el armisticio «incondicional» firmado por el Gobierno de Badoglio el 8 de septiembre de 1943 con los «aliados» angloamericanos, sin aviso previo a los aliados alemanes, algunos miembros de la X.^a MAS, que permanecían en la zona ocupada por estos últimos, continuaron formando parte de las fuerzas del Eje, uniéndose a la República Socialista Italiana (RSI) bajo el mando del capitán de navío J. V. Borghese. Éste creía que, a falta de órdenes superiores, él y sus «Marò» debían separar sus responsabilidades de las del gobierno de un rey fugitivo, y el 14 de septiembre de 1943, decidido a no rendirse y a no dejarse desarmar por nadie, optó por seguir luchando en contra del antiguo enemigo y al lado del viejo aliado.

Su reputación, y la de los miembros de la X.^a MAS, le permitió llegar a un acuerdo con los alemanes para seguir luchando bajo bandera italiana y con total autonomía. Borghese, en La Spezia, sostiene que «una guerra se puede perder, mas con dignidad y lealtad. La rendición y la traición marcan por siglos a un pueblo frente al mundo, porque no tiene importancia vencer o

(6) Sólo después de la rendición de Italia a los «aliados» angloamericanos se enteraron los ingleses de lo que se había estado realizado en sus narices en el *Olterra*. Al terminar la guerra el *Olterra* volvió a su actividad normal hasta los primeros meses de 1961, en que acabó su vida en la rada de Vado (Savona) en Italia. Algunas de sus piezas se encuentran en el Museo Naval de La Spezia.

perder, vivir o morir, sino cómo se vence, cómo se pierde, cómo se vive, cómo se muere». Borghese... un antialemán que lucha al lado del aliado germánico hasta lo último, un antifascista que, durante todo el tiempo que dura la RSI, manda uno de los más aguerridos cuerpos militares del fascismo republicano. Y dicta sus condiciones al mando alemán, capitán de navío Berninghaus:

- La *Decima Flottiglia MAS* es una unidad completa, perteneciente a la Marina Militar Italiana, con completa autonomía en los campos de la logística, organización, administración, justicia y disciplina.
- Será aliada de las Fuerzas Armadas germánicas, con igualdad de derechos y deberes.
- Tendrá bandera italiana.
- Sus miembros tendrán reconocido el derecho a llevar y usar todo tipo de armas.
- Estará autorizada a recuperar y armar, con bandera y tripulaciones italianas, las unidades italianas que se encuentren en puertos nacionales. Su empleo operativo dependerá del Mando de la Marina germánica.
- El comandante Borghese es su jefe reconocido, con los derechos y obligaciones que el cargo requiere.

En la práctica, Borghese lo que propone es un pacto entre la X.^a MAS y la Wehrmacht. Los alemanes firman sin vacilación.

En pocas semanas, más de 4.000 jóvenes, fascinados por la leyenda de este cuerpo de *valientes del mar*, visten el uniforme de la Décima. Se plantea enseguida el problema del equipamiento. En virtud del artículo 5.º del acuerdo, la Décima incauta no sólo las unidades de sus cuerpos, sino todo lo que consigue encontrar. Para el armamento ligero engañan a los alemanes que vigilan la fábrica de armas Beretta, emborrachándolos con una infernal mezcla de cerveza y coñac. Y de los alemanes que ocupan el arsenal de Turín consiguen tres baterías de 122 mm canjeando cada pieza por un cochinillo, pues al parecer el suboficial alemán que mandaba el Cuerpo de Guardia era un destacado goloso de dichos animales.

La Décima hace su guerra paralela, con su estilo de acción e intrepidez y basada en su código de honor: «Ninguna promoción sino sobre el terreno (de lo cual es ejemplo el mismo Borghese, que rehúsa los grados de almirante); rancho igual para todos, mismo uniforme con el mismo tejido para todos, oficiales, suboficiales, soldados; pena de muerte por los responsables de cobardía frente al enemigo o de robo y saqueo en caso de bombardeo».

Borghese fue acusado de querer organizar un «golpe de Estado» en caso de que el partido comunista hubiera ganado las elecciones. Mussolini le convocó en Gargnano, donde el comandante le aseguró su lealtad. Y así fue hasta el último día. Cuando, después de muchos años se llevó a cabo el juicio contra

Borghese por el presunto «golpe», todo resultó falso. Pero mientras tanto, para evitar su encarcelamiento se exilió a España (7). Borghese murió en agosto de 1974 en una finca del sur de Andalucía, al parecer a causa de una pancreatitis. Nunca se efectuó la autopsia, ni en España ni en Italia, donde su cuerpo fue trasladado de inmediato y sepultado en el panteón de la familia en Roma.

Según los rumores de aquellos años, Borghese habría asesorado después de la guerra a varias marinas militares, gracias a su experiencia como creador de la Décima MAS, que supuso una formación militar única, ya que no era sólo una división de Marina, sino un verdadero «pequeño ejército» que lo tenía todo: desde los servicios de inteligencia a su artillería; desde los tanques a los medios navales; desde los paracaidistas a las fuerzas auxiliares; desde los servicios sanitarios a la aviación. Todo con completa autonomía, al servicio de la República Socialista Italiana. Y era un cuerpo absolutamente militar; no tenía carácter alguno político.

El submarino *Scirè*

Tenía una eslora de 60 metros y una manga de 6,5. En inmersión podía desarrollar una velocidad de 7,5 nudos, con una autonomía de 74 millas. En superficie su autonomía podía llegar a las 2.200 millas. Disponía de seis tubos lanzatorpedos, un cañón de 100/47 y dos ametralladoras de 13,2 mm. Cuatro oficiales y 40 suboficiales y marineros constituían la dotación normal. Quien quiera visitarlo hoy puede encontrarlo a 33 metros de profundidad, todavía con los torpedos, en 22° 11' Norte y 34° 55' Este, delante del puerto israelí de Haifa. Se encuentra allí desde las 1015 horas del 1 de agosto de 1942. Fue hundido por la corbeta antisubmarina inglesa *Islay* y por los cañones del 14º Regimiento de Costa anglo-palestino. En su interior se encuentran aún los restos de su dotación: 50 hombres y 10 buceadores de asalto *gamma*.

El *Scirè* estuvo al mando de Junio Valerio Borghese, consiguiendo magníficos resultados. Borghese fue capaz de conducirlo hasta las proximidades de las bases inglesas de Gibraltar y Alejandría como apoyo de los *SLC*. Los buceadores de la Décima MAS sobre sus *maiali* hundieron en Gibraltar un total de 30.000 t; y en Alejandría dos acorazados ingleses: el *Valiant* y el *Queen Elizabeth*.

La vida a bordo del *Scirè* fue descrita por Corrado Scotti, muerto en Haifa: «Agua racionada, espacios pequeños, condiciones de vida difíciles. Sobre todo, nos falta el aire cuando nos quedamos en inmersión; se está mal. Para nosotros no existe la noche o el día, ni las cosas que todo mortal puede conseguir de la naturaleza. El día lo pasamos bajo el agua, y de noche salimos solo

(7) Allí lo encontré por última vez, en julio de 1974. Fue en el hotel Velázquez de Madrid. Estaba de buen humor y en perfectas condiciones de salud.

unas horas a superficie para recargar las baterías y cargar de aire las bombonas. Pero la moral es alta; somos el terror de los ingleses». Cuando Borghese dejó el mando del *Scirè* pidió —y consiguió— de la Regia Marina la posibilidad de que su dotación pudiera desembarcar y conseguir otros destinos. Pero todos rehusaron, y hoy se encuentran juntos en el lecho marino de Haifa.

La última misión del *Scirè*, al mando del capitán de corbeta Bruno Zelich, fue desembarcar cerca del puerto israelí 10 buceadores que debían poner cargas en barcos fondeados. Pero la fatalidad —o más probablemente la traición— hizo que el sumergible fuese interceptado y obligado a salir a superficie por la corbeta inglesa *Islay*, que «por casualidad» cruzaba la posición del submarino. Tres piezas de la artillería costera hicieron blanco al primer tiro sobre el *Scirè*; o eran artilleros excepcionales o poseían ya los datos de tiro.

Los ingleses recuperaron y enterraron con honores militares sólo dos cuerpos de buceadores, los del capitán de máquinas Ágil Chersi y del segundo jefe Eugenio Del Bon. Cuando muchos años más tarde se encontró el casco del *Scirè*, surgió el debate de si era oportuno recuperarlo y, si fuera posible, recuperar también lo que podía haber quedado de los cuerpos de la dotación. Desde Turín, donde yo vivía, consulté con varios amigos que pertenecieron en su día a la X.^a MAS. Posteriormente fui a Roma y me encontré con el «Príncipe» comandante Junio Valerio Borghese para hablar —entre otros temas— sobre la posibilidad de proceder a la recuperación del *Scirè*. Borghese expuso muy claramente su opinión en contra. Tenía varias razones para ello, y la más importante, la humana, era que la tumba más digna para un marino muerto en combate era la mar. Después de medio siglo en el fondo del mar, el buque se habría oxidado de inmediato al sacarlo al aire y reducido a un montón de chatarra. Mejor dejarlo todo como estaba. Y allí ha quedado hasta hoy.

Los caídos que descansan en el *Scirè* desde el 1 de agosto de 1942 son:

Zelich Bruno, Olcese Armando, Savino Gennaro, Benini Remigio, Taier Antonio, Baio Alfonso, Croci Caminati Raoul, Gnecco Ernesto, Antonucci Cesare, Agnelli Settimo, Barbuti Ottorino, Borgogni Marcello, Brugnioni Lindo, Borghetti Ivo, Barbieri Francesco, Gragion Giovanni, Baronchelli Paolo, Beuk Rodolfo, Capellini Domenico, Caprili Delfo, Capuano Mario, Condò Tommaso, Canali Enzo, Dal Ben Eugenio, Dragoni Nicola, Esposito Pasquale, Fontebuoni Guido, Fioravanti Erminio, Fontanini Remo, Farini Giuseppe, Gemmi Alfiero, Gurini Benedetto, Giacalone Vincenzo, Gervasi Fulvio, Lodati Romolo, Manzoni Lauro, Morgan Aurelio, Morani Giovanni, Mapelli Giovanni, Magrone Giuseppe, Montanelli Luciano, Peresson Aurelio, Petracchi Antonio, Pozzi Ettore, Pizzichini Vittorio, Ravera Umberto, Ricciardi Luca, Rapetti Francesco, Regaldo Federico, Riva Enrico, Salaris Silvio, Scardigli Eugenio, Stella Gino, Scotti Corrado, Tavelli Rocco, Ulivelli Umberto, Vespia Domenico, Villa Livio, Visentini Livio, Chersi Egil.