

Le imprese degli Assaltatori della Marina
nella II G.M.
attraverso i documenti originali dell'epoca

Volume 6

La X Flottiglia MAS dalla nascita all'otto settembre 1943
Dopo l'otto settembre 1943:
la Decima al nord – la Decima al sud (Mariassalto)
Le relazioni del dopoguerra

Testo di
Stefano Foti
Gianfranco Pianigiani

Revisione
Romano Pinelli



Edizioni ETS

*Volume 6 - Prima edizione novembre 2025
Testi di Gianfranco Pianigiani e Stefano Foti
Revisione Romano Pinelli*

Con il patrocinio di:

Associazione Nazionale Arditi Incursori di Marina - ANAIM



La documentazione contenuta in questa collana di libri a contenuto storico proviene da lascito ed è stata tramandata da operatore ad operatore dal 1945 ad oggi. I curatori dell'opera, che si comporrà di sei volumi, non appena in possesso degli storici documenti hanno deciso la loro divulgazione al pubblico, resa oggi possibile dalla entusiasta adesione al progetto della ditta C.A.B.I.-Cattaneo di Milano che generosamente sosterrà il suo totale finanziamento.

Alla ditta C.A.B.I.-Cattaneo di Milano vada la riconoscenza di tutti coloro che amano e rispettano la verità storica.



Si ringraziano:

- Contrammiraglio Stefano Frumento - Comandante del Comando Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei" (COMSUBIN) della Marina Militare Italiana
- Ardito Incursore Gaetano Zirpoli Presidente Associazione Nazionale Arditi Incursori
- Dr. Alberto Villa - Amministratore Delegato e D.G. della Ditta CABI CATTANEO
- Amm. Ispettore Capo Roberto Liberi - La Spezia
- C.F. Fabrizio Buonaccorsi - Capo Nucleo Pubblica Informazione di COMSUBIN
- Ing. Roberto Querci - La Spezia - per la ricerca uniformologica
- Dr.ssa Alessandra Borghini - Edizioni ETS - Pisa

© Copyright 2025

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I - 56127 Pisa

info@edizioniets.com

www.edizioniets.com

Distribuzione

Messaggerie Libri SPA

Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

Promozione

PDE PROMOZIONE SRL

via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884677388-3

PRESENTAZIONE DELL'OPERA

Questo progetto editoriale si compone di sei volumi, ciascuno riguardante azioni compiute dagli Assaltatori della Regia Marina contro munite basi navali britanniche nel corso della Seconda Guerra Mondiale, editi dal 2020 in poi.

La particolarità della collana non sono gli argomenti trattati che oggi fanno parte di una bibliografia ormai cospicua e spesso degna di nota per l'autorevolezza degli Autori, ma deriva dal fatto che la preparazione, lo svolgimento e gli esiti delle azioni sono tracciati attraverso i documenti originali dell'epoca (ordini di operazione - rapporti degli Alti Comandi - rapporti degli Operatori redatti al rientro dalla prigionia - lettere in codice ai familiari - analisi e conclusioni da parte dei vari attori che presero parte alle vicende).

La folta documentazione è giunta ai Curatori della collana tramite un lascito da parte degli Eredi di un Operatore, l'ultimo, cui sono stati trasmessi di mano in mano da Operatore ad Operatore in una lunga catena iniziata nel 1945.

Nei Curatori si è presto radicato il convincimento di rendere pubblica questa raccolta di grande valore storico (molti documenti sono inediti e altri difficili da reperire) mediante uno strumento letterario che affrontasse le vicende belliche trattate non tramite la narrativa scritta da un Autore, seppur altamente qualificato, ma attraverso la "viva voce" dei protagonisti, senza inquinamenti volontari o involontari che a volte emergono dalle trattazioni degli storici.

Decine e decine di documenti sono stati letti, analizzati e vagliati dai Curatori per selezionare quelli più interessanti e significativi sotto il profilo storico, comprendendo anche quelli più personali dai quali traspare l'umano animo dei Protagonisti.

Ogni capitolo è introdotto da un sunto degli avvenimenti trattati e dei profili dei Protagonisti in modo da aiutare il Lettore "non addetto ai lavori" a comprendere le vicende ed il contesto storico-militare in cui esse ebbero luogo.

I Curatori dell'opera sono tre studiosi della Storia dei Mezzi d'Assalto della Marina, retti da una incrollabile ammirazione verso gli Uomini che fecero la Storia dell'ardimento: Capo Istruttore A.I. (ca) Gianfranco Pianigiani, decano degli Arditi Incursori di Marina; Cav. Ten. (ca) Stefano Foti, già Vicepresidente Associazione Amici del Museo Navale della Spezia; Tenente di Vascello (c) Romano Pinelli, Sommergebilista; tutti soci della Associazione Nazionale Arditi Incursori di Marina (ANAIM).

Dedicato a tutti gli Arditi Incursori d'Italia

PREFAZIONE AL VOLUME SESTO

Il grande poeta inglese Alexander Pope (purtroppo poco conosciuto in Italia), nel suo volume pubblicato per la prima volta nel 1713 intitolato *Windsor Forest*, riportava che “... and oceans join whom they did first divide”, ovvero “... e gli oceani uniscono quello che prima avevano diviso”. Il mare in effetti separa le terre ma al tempo stesso, se si hanno i mezzi per navigare, esso rappresenta l'elemento che permette di collegarle.

Questa possibilità nel corso dei millenni ha permesso ai popoli di spostarsi da una località all'altra, di commerciare, di sviluppare la *naval diplomacy* che può anche evolvere nella *power projection* la quale, se non basta a intimorire la parte avversa, può giungere all'utilizzo della forza per piegarla ad accettare la volontà di chi la esercita.

Ciò è quello che è successo quando gli Stati o le coalizioni che si trovavano a combattere avevano confini marittimi e flotte in grado di solcare i mari. Un bacino che è stato teatro di notevoli scontri, nonostante la sua superficie marina rappresenti solo l'1% di quella del globo, è il Mediterraneo, che dall'antichità ha visto grandi imperi contendersi il suo dominio con alterne fortune.

Queste vicende sono molto studiate sia a livello accademico che a livello di associazioni di appassionati che desiderano approfondire la conoscenza di tali avvenimenti e di ricordare le persone che ne sono state le protagoniste, come il caso dell'Accademia di Marina dei Cavalieri di Santo Stefano, che si occupa principalmente di studiare le attività svolte da questo Ordine fondato nella seconda metà del XVI secolo da Cosimo I de' Medici per opporsi all'espansionismo ottomano nell'antico Mare Nostrum, e dell'Associazione Nazionale Arditi Incursori di Marina (ANAIM) interessata a perpetuare le gesta compiute da alcuni membri della Marina italiana nella Prima e nella Seconda Guerra Mondiale.

I modi di agire degli appartenenti all'Ordine di Santo Stefano in età moderna e quello degli operatori dei mezzi d'assalto nel periodo contemporaneo per certi versi si assomigliano, in quanto arrivavano solitamente di notte dal mare, dopo un'attenta pianificazione, per attaccare di sorpresa anche munite piazzeforti e basi navali avversarie, causando seri danni e obbligando il nemico a impegnare per la loro protezione assetti che altrimenti potevano essere utilizzati per scopi offensivi.

Nel ricostruire questi eventi è di fondamentale importanza il reperimento dei documenti redatti all'epoca dai Comandi che avevano progettato le operazioni e le relazioni dei protagonisti. Molte di queste carte sono custodite negli archivi pubblici (per le attività della flotta stefaniana specialmente nell'Archivio di Stato di Pisa e in quello di Firenze, mentre per le azioni della Marina nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma) ma a volte vi sono casi in cui questa documentazione è rimasta in mano alle persone che hanno compiuto quelle attività oppure ai loro congiunti. È questo il caso che ha portato Stefano Foti, Gianfranco Pianigiani e Romano Pinelli, profondi conoscitori della storia dei mezzi d'assalto della Marina italiana (la loro succinta biografia è riportata nelle ultime pagine di ciascun

tomo dell'opera) a ricevere una valigia che conteneva numerose carte relative alle operazioni compiute dagli incursori della Marina italiana in particolar modo durante la Seconda Guerra Mondiale. Questa valigia è stata passata da un ardito incursore all'altro a partire dal 1945 e quando è pervenuta ai tre appassionati sopra citati essi si sono immediatamente resi conto dell'importanza della documentazione che racchiudeva. Pertanto hanno informato l'ANAIM della loro intenzione di pubblicarla integrandola con propri commenti, la quale ha entusiasticamente dato il proprio patrocinio all'iniziativa e lo stesso ha fatto la famosa ditta C.A.B.I. Cattaneo di Milano, che ha realizzato buona parte dei mezzi d'assalto impiegati dalla Marina italiana nel corso del Secondo Conflitto Mondiale, che si è generosamente offerta per finanziare la stampa dell'intera opera, che consta di ben sei volumi.

Il presente tomo è l'ultimo dei sei e nella parte iniziale vengono sintetizzate le operazioni compiute con questi mezzi speciali nella Grande Guerra, la ripresa degli studi relativi ad essi al tempo del Conflitto italo-etiopeico e le missioni della I e della X Flottiglia MAS fino alla proclamazione dell'armistizio l'8 settembre 1943 avendo a corredo importanti documenti.

Successivamente in maniera molto approfondita sono trattate le vicende post-armistiziali, che vide il reparto dividersi in due, con un'aliquota che rimase al nord continuando a combattere per l'Asse e l'altra che operò con le forze cobelligeranti al fianco degli Alleati. Anche questa parte del volume è stata trattata dai Curatori in modo oggettivo e senza pregiudizi, come si addice a un'opera storica.

Desidero concludere questa Prefazione attribuendo ai tre Curatori dell'opera Foti, Pianigiani e Pinelli il merito di aver raccolto, riordinato, esaminato ed esposto in maniera chiara i documenti storici delle vicende esaminate di cui sono venuti in possesso, salvandoli da perdita certa, nell'interesse della storia dell'Italia e del prestigio della Marina Militare della quale hanno fatto e ancora fanno parte, seppure in congedo, con legittimo orgoglio.

Comm. Prof. Marco Gemignani

Dottore di Ricerca in "Storia Militare"

Presidente dell'Accademia di Marina dei Cavalieri di Santo Stefano



Il Novecento fu un secolo frenetico, denso di difficoltà ma anche – forse per questo – di personaggi geniali, quasi leggendari, che dedicarono la vita all’innovazione tecnica in una inarrestabile corsa al progresso.

Grazie a questi uomini, spinti da una fervida vocazione sperimentale, presero forma audaci progetti e furono costruite macchine avveniristiche che ridefinirono i limiti tecnologici della loro epoca.

Con quelle stesse macchine, equipaggi di arditi si avventurarono in esplorazioni ed imprese belliche che richiesero il più estremo coraggio, tanto da suscitare l’attonita ammirazione del nemico.

Nelle pagine che seguono si racconta in breve dei fatti e delle persone che, con grandi sacrifici e incessante dedizione, hanno costituito la spina dorsale della C.A.B.I. Cattaneo e lasciato un segno nella Storia d’Italia.

PRESENTAZIONE

C.A.B.I. CATTANEO

Giustino Cattaneo nacque nel 1881 a Caldogno, in provincia di Vicenza, e si diplomò con lode in Studi Tecnici. Iniziò la sua carriera da progettista meccanico nelle aziende automobilistiche Bernardi e Florentia, passando poi alla Züst di Intra, sulle rive del Lago Maggiore; qui fece le prime esperienze con i motori marini, e sviluppò il motore dell'auto che si sarebbe poi aggiudicata il terzo posto nell'epica gara New York - Parigi del 1908. Nel 1905 Giustino fu assunto dalla emergente Isotta Fraschini, e in poco tempo ne divenne il direttore tecnico; collaborò con l'azienda milanese per quasi tre decenni, progettando decine di automobili tra cui l'elegantissima Tipo 8, subito divenuta un vero e proprio status-symbol per i VIP dell'epoca. A Giustino Cattaneo si deve inoltre il progetto del primo sistema frenante distribuito sulle quattro ruote. Passò poi alla progettazione e alla modifica di motori aeronautici e marini; questi ultimi furono installati, in varie versioni, anche a bordo dei celebri M.A.S. (Motobarca Armata SVAN, poi Motoscafo Anti Sommergibile).

Commissionati dalla Regia Marina per far fronte all'incombente minaccia austro-ungarica nell'Adriatico, i M.A.S. divennero fondamentali con lo scoppio della Grande Guerra: queste compatte motosiluranti, ideali per le incursioni nei porti nemici, si resero protagoniste di gloriose gesta belliche colpendo il naviglio avversario con sorprendente efficienza. Nel dicembre 1917 Luigi Rizzo violò il porto di Trieste con due di queste unità e affondò la corazzata costiera *Wien*, ottenendo la Medaglia d'oro al valor militare. Sulla scia di questo primo successo, tre mesi dopo il comandante Costanzo Ciano guidò l'azione nota come "beffa di Buccari", cui parteciparono anche Gabriele D'Annunzio e Rizzo stesso; sebbene nessuna delle navi attaccate affondò, il morale austriaco subì un duro colpo, amplificato dai messaggi di scherno che il Vate si premurò di lasciare, imbottigliati, a galleggiare sulle acque del porto nemico. Al rientro D'Annunzio, entusiasta delle prestazioni dei motori da lui ideati, scrisse a Giustino vibranti parole di gratitudine e ammirazione in una lettera che ancora conserviamo e nella quale compare a caratteri cubitali il motto "Memento Audere Semper" coniato per celebrare l'impresa. Di nuovo il comandante Rizzo, nel giugno del 1918, avrebbe condotto l'impresa di Premuda, silurando a morte la moderna corazzata *Szént István* e guadagnandosi così una seconda Medaglia d'oro. Terminato il conflitto, a Giustino Cattaneo venne riconosciuta la laurea ad honorem in ingegneria meccanica, in segno di riconoscenza per i servigi resi alla Regia Marina.

In campo aeronautico le invenzioni di Giustino riscosero altrettanto successo: gli idrovolanti Savoia-Marchetti S.55, consacrati pionieri delle rotte aeree a lungo raggio dopo le trasvolate oceaniche di Francesco De Pinedo (1927) e le crociere aeree di Italo Balbo (1931 e 1933), erano infatti spinti dai motori Asso serie 500 e 750 concepiti dall'ingegner Cattaneo. Gli italiani d'America scesero per le strade camminando a testa alta, fieri delle conquiste dell'Ala Tricolore che avevano impressionato il mondo intero. Le numerose lettere inviate a Giustino dai piloti testimoniano quanto il buon esito dell'impresa e il ritorno a casa erano stati, per loro, tutt'altro che scontati.

A Livorno intanto la famiglia Orlando eccelleva tra i costruttori navali: proprietaria degli omonimi Cantieri, tra i primi a costruire navi d'acciaio in Italia, fu anche co-fondatrice della O.T.O. (Odero - Terni - Orlando, poi divenuta OTO Melara) e, ironia della sorte, l'ingegner Giuseppe Orlando curò la modifica dello scafo dei M.A.S. da 12 tonnellate – impiegati anche a Buccari – risolvendo i problemi di velocità che limitavano l'impiego offensivo delle serie precedenti. Il giovane Alessandro Orlando, studente al Politecnico di Milano, fu spinto dal padre a far visita al geniale Giustino per carpire i segreti dell'ingegneria meccanica. In uno di questi incontri ne conobbe la figlia Bianca: fu amore a prima vista, e presto il loro matrimonio unì due delle famiglie protagoniste dell'evoluzione tecnica italiana. Ormai sotto i riflettori nell'industria dei trasporti, Giustino si vide offrire in contemporanea ruoli di prestigio nell'Aviazione Generale russa e in Alfa Romeo, azienda per la quale il fratello Romano Cattaneo aveva disegnato l'iconico Biscione; fortunatamente l'ingegnere accettò la proposta nazionale, e qualche anno dopo decise di avviare una propria attività a Milano. Insieme al figlio Guido, classe 1905 e a sua volta brillante ingegnere, nel 1936 Giustino fondò lo Studio Tecnico Cattaneo da cui poi sorse la C.A.B.I. (Cattaneo Applicazioni Brevetti Industriali): dal 1942 progettazione, sperimentazione, costruzione e allestimento dei Mezzi d'Assalto furono riunite dietro un unico cancello, al numero 64 di via Gallarate. Sede atipica per le costruzioni navali, Milano era però il centro del progresso tecnologico in Italia e, quando si trattava di collaudi, Idroscalo e Lago Maggiore erano a portata di mano.

Appassionato di scafi veloci, Guido Cattaneo si affacciò al mondo della motonautica come meccanico e copilota del conte Theo Rossi di Montelera; insieme parteciparono a gare di spicco come i Raid Pavia-Venezia, sfrecciando a bordo di idroscivolanti SIAI-Marchetti. Durante gli anni Trenta Guido si fece notare tra i racers, collezionando nuovi record di velocità a bordo degli scafi che progettava a quattro mani insieme all'Ingegnere Baglietto, propulsi dai motori studiati da Giustino. Il primato più strabiliante è del 1938, quando Guido planò a ben 150 km/h sulle acque del Lago Maggiore con il suo motoscafo Asso RB, che montava la trasmissione "Z" da lui ideata: grazie ad una coppia conica il moto veniva trasmesso agli assi concentrici di due eliche controrotanti. Concetto semplice ma geniale, consentiva maggiori velocità e l'annullamento del fenomeno di deriva tipico dei monoelica.

Già dalla metà degli anni Trenta, nella Regia Marina si andava diffondendo il desiderio di realizzare dei mezzi d'assalto efficaci e poco costosi, che riprendessero la filosofia della Mignatta del 1918. Ottenuta dalla modifica di un siluro e propulsa ad aria compressa, la Mignatta aveva trascinato a pelo d'acqua gli eroici ufficiali di Marina Rossetti e Paolucci fino alla Viribus Unitis – l'imponente ammiraglia della flotta austro-ungarica – ben protetta nel porto di Pola; raggiunta la nave, i due erano riusciti ad affondarla, minandola con una carica a orologeria. L'obiettivo era rimasto lo stesso di allora: individuare una soluzione in grado di arrecare il massimo danno al soverchiante naviglio avversario, mettendo in gioco meno uomini e risorse possibili. L'ingegner Guido – ufficiale di complemento nel corpo delle Armi Navali, poi medaglia di bronzo al valor militare – e C.A.B.I. assunsero presto un ruolo fondamentale nello sviluppo dei mezzi insidiosi e dei continui studi volti a migliorarne le caratteristiche.

Verso la fine del 1935 si iniziò a lavorare sui prototipi di un nuovo mezzo d'assalto di superficie, il "barchino esplosivo" (convenzionalmente designato MT – Motoscafo Turismo): nato da un'idea di Amedeo di Savoia-Aosta e sviluppata dal fratello, l'ammiraglio Aimone con un ristretto team di ufficiali, si trattava di un piccolo e veloce motoscafo, carico di tritolo e condotto da un solo uomo. Il pilota, infiltratosi nel porto nemico, avrebbe dovuto puntare la prua a tutta velocità verso la nave obiettivo, bloccare il timone, armare i detonatori ed eiettersi in mare su uno zatterino pieghevole. L'impatto contro la murata avrebbe innescato una prima

carica, sufficiente per affondare il barchino; raggiunta una certa profondità, un detonatore idrostatico avrebbe poi fatto brillare la carica principale, causando danni ingenti all'opera viva dello scafo avversario. L'ingegner Baglietto, produttore degli scafi, richiese l'intervento dell'amico Guido a vari livelli: ad esempio, la trasmissione "Z" giocò un ruolo fondamentale nel garantire una traiettoria rettilinea dopo il bloccaggio del timone. Questa fu integrata con un sistema basculante che permetteva, ruotando un volantino, di sollevare le eliche dall'acqua per superare agevolmente le ostruzioni. Furono realizzati diversi meccanismi di innesco dell'esplosivo, incluso il "baffo" ideato da Guido: agganciandosi ai cavi antintrusione, faceva brillare la carica per liberare l'accesso al barchino successivo. Furono poi sviluppate diverse varianti di MT, alcune delle quali più grandi e dotate di siluri.

Ma la guerra si combatteva anche sott'acqua: già nel 1935 i capitani del Genio Navale Teseo Tesei e Elios Toschi approntarono dei prototipi di SLC (Siluri a Lunga – o Lenta – Corsa, detti anche "maiali"), che dopo alcune esercitazioni furono però accantonati. Nel 1939, con l'inasprirsi delle relazioni internazionali, la Regia Marina li rispolverò e ne commissionò a Guido Cattaneo il miglioramento per avviare la produzione in serie; C.A.B.I. fu poi eletta a partner segreto del progetto e fornitore ufficiale della Forza Armata. Diretti discendenti della Mignatta, gli SLC erano dei veri e propri semoventi subacquei, propulsi da un motore elettrico e condotti a cavalcioni da due operatori, muniti di autorespiratori ad ossigeno. Trasportati da un sommergibile (come il leggendario Scirè del comandante Junio Valerio Borghese, protagonista delle diverse imprese di Gibilterra e di quella di Alessandria nel 1941) o da un'imbarcazione di superficie e rilasciati nei pressi di una base nemica, vi si sarebbero infiltrati superando le eventuali ostruzioni per poi avvicinarsi furtivamente alla nave obiettivo. Gli operatori avrebbero quindi fissato la testa staccabile del mezzo, piena di esplosivo, sotto la chiglia della nave; azionata la spoletta a orologeria, si sarebbero poi allontanati silenziosamente per mettersi in salvo. Una volta esaurita la ridotta autonomia, i piloti avrebbero innescato una carica di autodistruzione per impedire la cattura del mezzo, tentando poi il rientro a nuoto. Dopo un'intensa campagna di addestramento nella segretissima base a Bocca di Serchio, gli assaltatori della X^a Flottiglia M.A.S. della Regia Marina iniziarono a impiegare questi mezzi in missioni che sfioravano i limiti delle capacità e del coraggio umani, cancellando il termine "porto sicuro" dal vocabolario della potente Marina inglese. Dopo la fine della seconda guerra mondiale e il Trattato di pace del 1947, che proibì all'Italia di costruire e armare mezzi d'assalto navali di qualsiasi tipo, la C.A.B.I. Cattaneo si dedicò – ufficialmente – al solo mercato civile: l'ingegner Guido e il suo staff brevettarono e realizzarono molti progetti nel settore dei trasporti terrestri e marini, tra i quali un piccolo motore a scoppio per biciclette (Micro-Asso), un innovativo autocarro a trazione integrale con telaio tubolare, trasmissioni e motori di vario tipo e potenza, e uno speciale propulsore commissionato dalla Miami Shipbuilding Corporation per un suo avveniristico aliscafo.

Ma dietro le quinte il quadro era molto diverso. Nel 1946 Fiorenzo Capriotti, pilota di MTM (Motoscafo Turismo Modificato, evoluzione dei MT) nella X^a M.A.S. della Regia Marina, catturato dagli inglesi durante l'attacco a Malta che gli valse la Medaglia d'argento al valor militare, venne finalmente rilasciato: il rifiuto di collaborare con gli Alleati gli era costato cinque anni di prigionia. Due anni dopo, un amico ufficiale del SIS (il Servizio Informazioni della Marina) lo contattò per offrirgli un incarico delicato: recarsi in Israele per formare e addestrare la prima Unità Speciale della neonata Marina israeliana: la Shayetet 13 (13^a Flottiglia). L'attività era parte del programma di supporto "ufficioso", patrocinato da Ada Sereni e approvato dal Presidente De Gasperi, che l'Italia offrì al nascente Stato di Israele. Dalla C.A.B.I. partirono sei MTM, registrati come "motoscafi da corsa", destinati al nuovo reparto scelto. Le esercitazioni si sus-

seguirono per quattro mesi, mentre infuriava la guerra arabo-israeliana, e il 22 ottobre 1948 si passò all'attacco: i sei piloti della Sh-13, guidati dal comandante Yohai Ben-Nun, inaugurarono i barchini con un'azione eroica nel porto di Gaza, affondando la El Amir Farouq, nave ammiraglia della Marina egiziana, insieme a un dragamine. Questo singolo episodio ebbe un effetto devastante, e di fatto pose fine alle azioni navali egiziane contro Israele. A Capriotti, con suo grande disappunto, non fu permesso di partecipare alla missione di Gaza; una volta portato a termine il suo incarico, fece ritorno in patria ma rimase profondamente legato allo Stato ebraico e alla realtà C.A.B.I.. Nel 1992 fu insignito del titolo di Comandante ad honorem della Shayetet 13, per la sua segretissima avventura israeliana.

Nel 1951 decadde le clausole restrittive del Trattato di pace, e già un anno dopo fu costituito alla Spezia il Gruppo Arditi Incursori, progenitore dell'odierno Gruppo Operativo Incursori del COMSUBIN. C.A.B.I. riprese quindi il suo ruolo di "laboratorio segreto" dei mezzi speciali, il luogo dove i requisiti operativi degli Incursori alimentano l'inventiva degli Ingegneri per dare vita alle macchine subacquee più evolute al mondo.

In quel periodo l'Ingegnere Bruno Orlando, nato nel 1929 da Alessandro Orlando e Bianca Cattaneo, fece il suo ingresso in C.A.B.I.. Qui lavorò per decenni al fianco dell'affezionato zio, finché Guido si spense nel 1984. Bruno divenne proprietario e Presidente, incarichi che avrebbe assolto con fervente passione, tenendo alto il prestigio dell'azienda e ricevendo, per il suo operato, la medaglia d'oro al Merito di Marina. Bruno fu un imprenditore illuminato, dotato di grande carisma, e dimostrò la sua solidità morale anche nei momenti più bui. Quando ad esempio, nei primi anni '90, l'azienda cessò la produzione in ambito civile per dedicarsi in esclusiva al settore militare, C.A.B.I. visse anni di incertezze e gravissime difficoltà finanziarie, ma la leadership dell'ingegner Orlando mantenne i suoi dipendenti coesi, ottimisti e determinati a superare la crisi. Bruno purtroppo morì nell'agosto 2017, ma questo ed altri episodi hanno rafforzato lo spirito dell'azienda e la consapevolezza dei suoi dipendenti a tutti i livelli, trasmettendo anche ai nuovi assunti l'imprinting di lottare ad ogni costo per mantenere viva la Sua amata C.A.B.I..

Già dai primi anni del nuovo millennio la Società estese il suo campo d'azione, sviluppando il CABAT, un veloce RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) da 11 m per operazioni controterrorismo e lo SHELTER, un contenitore speciale per il trasporto di materiali tattici all'esterno dei sottomarini. Nel 2015 la situazione dei fondi per la Difesa si aggravò e le Autorità nazionali incoraggiarono C.A.B.I. – che aveva sempre lavorato in totale isolamento per tutelare il segreto di Stato – a trovare fonti di sostentamento complementari. Ufficialmente autorizzata ad esportare il CABAT, lo SHELTER e un nuovo veicolo subacqueo di ultima generazione verso Paesi amici, la "bottega del ciclista" – come la definiva l'ingegner Orlando – è quindi entrata a tutti gli effetti nel mercato globale della Difesa. Forte di 80 anni di esperienza e da sempre votata all'innovazione, C.A.B.I. si è guadagnata una posizione di vertice tra i produttori mondiali di Mezzi Speciali.

Dopo la scomparsa dell'Ingegnere Orlando la presidenza dell'azienda passò ad Alberto Villa, già Amministratore Delegato dal 2015. Alberto iniziò la carriera in C.A.B.I. come disegnatore a diciassette anni, quando suo padre Pierangelo – uomo energico e risoluto – era il capo della Produzione; correva l'anno 1980 e ancora l'elaboratissima Alfetta 2000 di Guido Cattaneo varcava rombando il cancello della C.A.B.I.. Dopo qualche anno di gavetta, Alberto diventò progettista e fu incaricato della submarinizzazione dei primi sistemi elettronici da installare sui Mezzi Speciali. La costante sete di conoscenza lo fece crescere professionalmente e negli anni ricoprì diverse posizioni in azienda tra cui Direttore della Qualità, Direttore Tecnico e Direttore Generale.

Da sempre appassionato di storia militare, Alberto ha accolto con entusiasmo l'iniziativa dei curatori Stefano Foti, Gianfranco Pianigiani e Romano Pinelli per la realizzazione di questo ambizioso progetto editoriale.

Composto di sei volumi, *Le imprese degli Assaltatori della Marina nella II G.M. attraverso i documenti originali dell'epoca* svelerà, grazie ad incartamenti finora dimenticati, nuovi tasselli di quel misterioso mosaico che è la vera storia dei Mezzi Speciali e dei loro impavidi equipaggi.

SOMMARIO DEL VOLUME SESTO

Capitolo 1	
La Decima Flottiglia Mas dalla nascita all'otto settembre 1943	21
Capitolo 2	
Dopo l'otto settembre 1943: la Decima al nord – la Decima al sud (Mariassalto)	151
Considerazioni su Capitolo 2	189
Capitolo 3	
Le relazioni del dopoguerra	275
Appendice	
La Decima nei fumetti	313

RINGRAZIAMENTI FINALI

Al termine dell'opera, dei sei volumi editi e dei sei anni di lavoro, i Curatori vogliono esprimere la loro gratitudine a chi ha consentito la realizzazione di quella che era ed è tuttora nelle nostre intenzioni una pietra miliare nella conoscenza storica dell'eroismo e del sacrificio e un doveroso omaggio agli Uomini che come disse l'Amm. Birindelli non furono persone eccezionali, furono uomini normali che trovandosi in situazioni eccezionali portarono a compimento azioni straordinarie.

Un grato pensiero va quindi per prima alla Marina Militare, per gli insegnamenti che ci ha impartito e per il senso di appartenenza che ci ha trasmesso, senza i quali non avremmo mai avuto l'idea e la volontà di affrontare questa impresa, a Comsubin, ed in particolare all'allora Comandante Amm. Massimiliano Rossi, che ci ha aiutato a trovare lo Sponsor giusto per poter sostenere il progetto, allo Sponsor C.A.B.I. s.r.l., nella persona del suo CEO Alberto Villa, imprenditore con vocazione da mecenate e all'ANAIM, Associazione Nazionale Arditi Incursori Marina in congedo, che ha voluto concedere il proprio patrocinio all'opera, nelle persone dei Presidenti che si sono succeduti nel tempo, Ardito Incursore Marco Cuciz, Ardito Incursore Vittorio Russo e Ardito Incursore Gaetano Zirpoli.

Un grazie a chi con noi ha collaborato nella stesura dei volumi, in particolare il Comm. Prof. Marco Gemignani, l'Amm. Roberto Liberi, il Dr Luciano Zani, il Dr. Stefano Bagnasco, i Familiari di coloro che sono stati citati nei volumi, e la Sig.ra Alessandra Borghini, editore, per i suoi preziosi consigli.

Infine un ringraziamento anche a noi stessi, per la fatica, la pazienza, l'impegno profusi con il solo fine senza lucro di portare un po' di luce sulla memoria di chi ha sacrificato la propria vita, spesso sino all'estreme conseguenze, per un'Italia ove l'Ideale di Patria avesse ancora una ragione di essere.

*Gianfranco Pianigiani
Stefano Foti
Romano Pinelli*

PIANO DELL'OPERA

Le imprese degli Assaltatori della Marina nella II G.M.
attraverso i documenti originali dell'epoca

Volume 1:

- L'EPOPEA DI VILLA CARMELA E DELL'OLTERRA;
- ANTONIO RAMOGNINO: UN EROE DIMENTICATO

Volume 2:

- IL SOMMERGIBILE *IRIDE* E L'OPERAZIONE "G.A.1";
- IL SOMMERGIBILE *GONDAR* E L'OPERAZIONE "G.A.2";
- LE TENTATE RICOGNIZIONI DI MALTA;
- LE ATTIVITÀ DI SABOTAGGIO NELLE ACQUE DI HUELVA

Volume 3:

- L'AZIONE DI SUDA;
- LE LETTERE CIFRATE DEGLI OPERATORI P.O.W. ALLE FAMIGLIE

Volume 4:

- L'ATTACCO DI ALESSANDRIA;
- CORRISPONDENZA ITALIANA ED INGLESE;
- IL RUOLO DI CUNNINGHAM SULLA H.M.S. QUEEN ELIZABETH

Volume 5:

- IL "GLORIOSO INSUCCESSO" DI MALTA 1941 25/26 LUGLIO;
- I RAPPORTI DEGLI OPERATORI;
- FONTI MALTESI E BRITANNICHE

Volume 6 :

- LA DECIMA FLOTTIGLIA MAS DALLA NASCITA ALL'OTTO SETTEMBRE 1943
- DOPO L'OTTO SETTEMBRE 1943: LA DECIMA AL NORD – LA DECIMA AL SUD (MARIASSALTO)
- CONSIDERAZIONI SU CAPITOLO 2
- LE RELAZIONI DEL DOPOGUERRA

Edizioni ETS
Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa
info@edizioniets.com - www.edizioniets.com
Finito di stampare nel mese di dicembre 2025