
I RELITTI DI SIDERNO: IL MISTERO DELLE DUE MOTOZATTERE *MZ 746* E *MZ 774*

VINCENZO MELECA

A metà agosto del 1943 due motozattere della Regia Marina affondarono a pochi metri dalla riva proprio di fronte a Siderno Marina, paese situato sulla costa ionica a circa un centinaio di chilometri a nord di Reggio Calabria.

Poco si sa della loro storia, come poco si sa delle storie degli uomini dei loro equipaggi. Con le truppe angloamericane che si accingevano a risalire la penisola, è comprensibile che l'interesse della popolazione, della stampa, della stessa Regia Marina sulla sorte di queste due unità navali fosse pressoché inesistente. Si aggiunga la probabile distruzione della documentazione di bordo e il caos che seguì l'imminente disastro dell'8 settembre e avremo una plausibile spiegazione della coltre d'oblio che calò sulla vicenda.

A quasi settant'anni da quell'episodio, con i protagonisti oramai non più in vita e con pochissime testimonianze di chi allora era soltanto un bambino, ho provato a ricostruire gli eventi basandomi sulla scarsa documentazione e sui ricordi dei figli di alcuni di coloro che vissero in prima persona quei momento o soltanto vi assistettero.

Le MZ, i “mulì del mare”

Quando, nel gennaio 1942, dopo le difficoltà incontrate nel rifornire le truppe italo-tedesche in Africa settentrionale e dopo le numerose perdite di unità militari e mercantili subite dalla nostra Marina ci si rese conto dell'importanza di Malta, venne finalmente presa in seria considerazione l'Operazione C.3-Malta.

Purtroppo, solo a quel momento la Regia Marina si accorse di essere



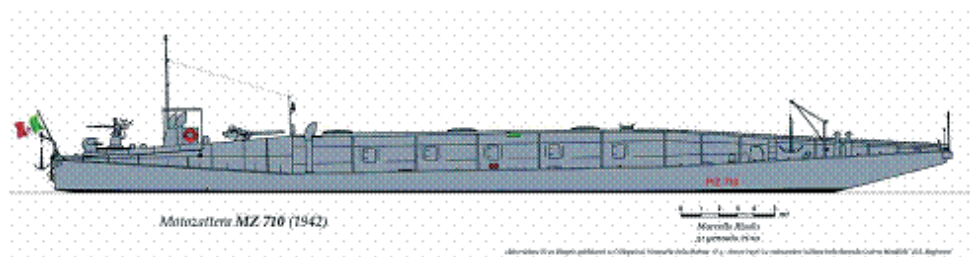
Una motozattera del tipo “MZ 1ª serie”, identica alla MZ 746.
(Da: www.naviearmatori.net)

completamente priva di navi e di mezzi anfibi adatti allo sbarco di autoveicoli e blindati direttamente sulle spiagge.

Venne quindi deciso di adottare il modello della motozattera tedesca MFP (Marine Faehr Prahm)-A, di cui i Cantieri Navali Riuniti di Palermo avevano già assemblato (montando materiali già approntati di provenienza tedesca) una serie di 15 esemplari (con i distintivi ottici da *F 146 A* a *F160 A*) per la Kriegsmarine, e di cui la Germania ci fornì senza difficoltà progetti e componenti.

Tra MZ-A (o “1ª serie”) e MFP-A sussisteva solo qualche differenza di dettaglio, in particolare nell’apparato motore e nell’armamento (per la MFP-A il dislocamento era di 155/220 t, tre motori diesel Deutz oppure BMW a benzina da 390 hp, la velocità era di 10,5 nodi, l’autonomia di 1340 miglia a 7 nodi, la capacità di carico 85 t normale, 105 t massimo, l’equipaggio andava da 17 a 21 uomini).⁽¹⁾

(1) Le MFP tedesche erano state realizzate su licenza, a partire dal 1941, in un gran numero di cantieri, inclusi quelli olandesi, belgi, francesi, italiani. Spesso venivano prima costruite in cantieri tedeschi od olandesi, poi smontate e riassemblate in Francia e in Italia. Dopo l’8 settembre, i cantieri italiani del Nord vennero utilizzati per fabbricare, e non più solo per assemblare unità prefabbricate, un buon numero di MFP di modelli più avanzati per la Kriegsmarine, abbandonando e demolendo quelle italiane non arrivate a buon fine. Fu questa la ragione per cui alla fine della guerra nelle acque



Profilo della MZ 710. (Disegno di Marcello Risolo, da: <http://www.betasom.it>)

L'ordine di costruzione venne approvato il 13 gennaio 1942 per un primo contingente di 50 motozattere (denominate "Bette M.Z."), insieme a 100 motolance da sbarco molto più piccole (le M.L.), adatte al trasporto e allo sbarco su spiaggia di 25 soldati.

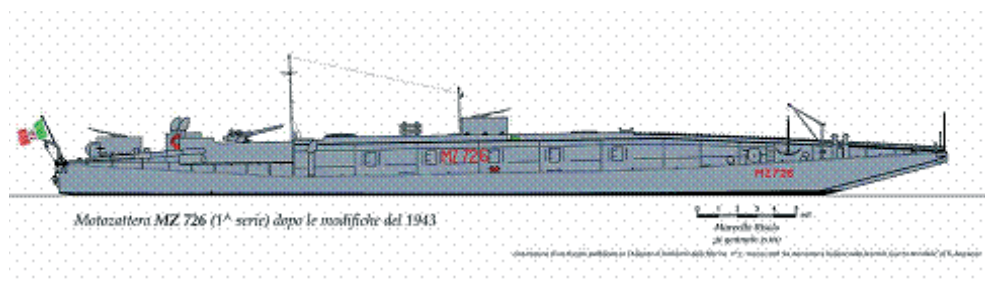
La prima serie delle MZ venne poi ampliata a 65 unità, da MZ 701 a 765. Cantiere capocommessa erano i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone, cui vennero ordinate le prime 31 motozattere.⁽²⁾

Le motozattere erano raggruppate in squadriglie di sei unità, sotto il comando di un tenente di vascello. Il 10 luglio del 1942 fu costituita a Tobruch la 1ª Flottiglia Motozattere agli ordini del cap. vasc. Orazio Bernardini, e successivamente un numero imprecisato di flottiglie andò a costituire il "Gruppo Flottiglie A.S.I.". In conseguenza delle perdite subite, il Gruppo fu rinominato 4ª Flottiglia, con circa 24 unità, di cui però 16, più o meno gravemente danneggiate, dovettero rientrare in Patria per riparazioni.

Nel dicembre 1942, la 4ª Flottiglia, sotto il comando del cap. vasc. Ludovico Puleo con una ventina di unità, era basata a Tripoli. Quindi, nel gennaio 1943 si trasferì prima a Sfax, e il mese successivo a Palermo, con

italiane del Nord si trovavano un buon numero di MFP di vari modelli in condizioni più o meno utilizzabili, e fra queste la Regia Marina cercò di pescare il meglio, per integrare le motozattere italiane superstiti, il cui numero, anche contando qualche recupero, era limitato.

(2) Le successive furono costruite, tra febbraio e luglio del 1942, dai Cantieri Navali Riuniti di Ancona (dieci, con numerazione da 732 a 741), dai Cantieri Ansaldo di Genova (otto, da 742 a 749), dai Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso (otto, da 750 a 757), dai Cantieri O.T.O. di Muggiano (sei, da 758 a 763) e dai Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure (due, 764 e 765). La sorte delle motozattere con distintivo ottico da 701 a 731 è sinteticamente descritta sul sito della Marina Militare http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/almanacco/Pagine/MotoZ/701_731.aspx



Profilo della MZ 726 1^a serie dopo le modifiche del 1943. (Disegno di Marcello Risolo, da: <http://www.betasom.it>)

una dozzina di unità superstiti.

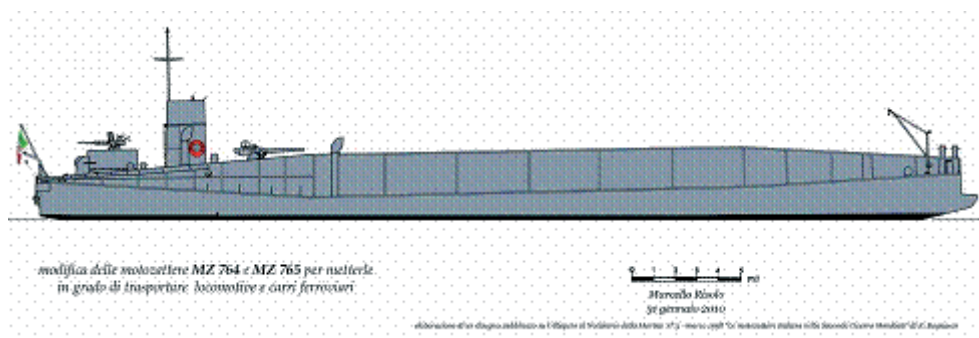
Per i tedeschi le MZ facevano parte integrante della numerazione delle loro MFP, e infatti le posizioni da 700 a 800 della sequenza delle F (MFP) vennero lasciate disponibili per le MZ, ragion per cui le MZ italiane catturate subito dopo l'8 settembre venivano semplicemente ridenominate *F* ..., conservando il numero originario, talora con l'aggiunta iniziale del numero della flottiglia di appartenenza (es. *F* 4785 ex *F* 785 ex MZ 785).

Annullata l'invasione di Malta, le motozattere, che avevano un'autonomia di 1200 miglia, furono impiegate per il trasporto di rifornimenti fra Italia e Libia o fra le guarnigioni africane.

Quando ebbe inizio la ritirata dal Nord Africa, le MZ vennero arretrate di pari passo al fronte, mentre una parte di esse fu richiamata in porti italiani e al contempo (gennaio 43) una seconda serie di 40 unità, di dislocamento leggermente maggiore, venne consegnata alla Regia Marina.

La loro numerazione non seguì un criterio logico e consecutivo, poiché vennero talora assegnati distintivi di unità precedenti che erano andate perdute.⁽³⁾

(3) Talune fonti parlano in realtà di 44 unità ordinate, di cui solo 10 completate: cinque ai Cantieri Navali Riuniti di Palermo (unità impostate a settembre 1942 ma mai completate, con numerazione da 761 a 765, ma le MZ 764 e 765 furono rinominate 701 e 703, distintivi ottici di due motozattere 1^a serie affondate nell'agosto 1942), cinque ai Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso (da 766 a 770, impostate a maggio 1943 ma mai completate), dieci ai Cantieri C.R.D.A. di Monfalcone (da 771 a 800, impostate a settembre 1942 e consegnate a marzo 1943), quattro ai Cantieri Navalmeccanica di Castellammare di Stabia (da 801 a 804, impostate a giugno 1943 e mai completate).



(Disegno di Marcello Risolo, da: <http://www.betasom.it>)

Dopo l'invasione della Sicilia, per le truppe dell'Asse in ritirata lo sgombero dalle spiagge messinesi a quelle antistanti della Calabria si presentava come un'operazione ad alto rischio visto che gli Alleati, ancorché restii ad avventurarsi nelle acque dello Stretto coi loro mezzi navali, godevano d'una quasi incontrastata superiorità aerea in quello, come negli altri settori.⁽⁴⁾

Furono le MZ a risolvere egregiamente il problema, sia per il fatto che, dotate di 34 compartimenti stagni, erano praticamente inaffondabili, sia perché costituivano per i velivoli attaccanti un bersaglio ridotto.

In luglio, la forza di MARIZAT sfiorava le cinquanta unità, ma tolte quelle ai lavori ne rimanevano disponibili solo una ventina; tutte si portarono a Messina per partecipare a questa novella Dunkerque che, invero, fu per l'Asse un successo, visto che si riuscì a traghettare in Calabria 102 000 uomini (di cui 62 000 italiani), 9800 autoveicoli, 140 cannoni, una cinquantina di carri armati e 18 000 t di materiali.

Le motozattere assicurarono il trasporto fra le stazioni di Mortelle (ME)

(4) Nel luglio-agosto 1943 lo Stretto risultava difeso da un sistema composto da circa 29 batterie antiaeree, quelle italiane con cannoni da 90/53, 90/42, 76/40, 75/46 e mitragliere da 20 mm e quelle tedesche con cannoni da 88 mm e mitragliere da 20 e 37 mm. La difesa costiera era invece assicurata da batterie italiane da 152 mm e 4 tedesche da 170 mm, (vi erano anche quattro batterie da 280 mm di fine '800, del tutto obsolete). Fu l'azione di tali più moderne batterie, facenti parte del cronologicamente ultimo dispositivo eretto, ed effettivamente impiegato in guerra, a consentire l'efficace protezione dello Stretto durante il secondo conflitto mondiale, assicurando il pieno successo delle operazioni di trasferimento delle divisioni italiane e tedesche in Calabria nel luglio-agosto 1943, ed evitando dunque l'accerchiamento da parte delle due armate angloamericane sbarcate sull'isola.

e Bagnara Calabria (RC) prima, e poi tra S. Francesco (ME) e Catona (RC).⁽⁵⁾

Le MZ attraversarono lo Stretto anche più volte nella stessa giornata per un periodo di quasi due settimane, pagando però un prezzo altissimo, come stanno a testimoniare gli scafi di 13 unità, sventrati dalle bombe nemiche sulle rive dello Stretto o vittime di un incaglio irreparabile.⁽⁶⁾

Interessante – anche perché l'episodio fu comune a molte unità di questo tipo, fra le quali senz'altro le motozattere che si arenarono o si incagliarono a Siderno – la narrazione di quanto accadde alla MZ 756 proveniente da Messina e diretta a Gioia Tauro per imbarcare munizioni e altro materiale bellico:

Il mattino del 6 agosto del 1943 l'unità, dopo aver navigato sotto costa per sfuggire all'avvistamento aereo nemico, dette fondo all'ancora nello specchio di mare antistante la spiaggia di Gioia Tauro.

Di lì a poco fu attaccata da una squadriglia di caccia-bombardieri alleati, intensamente impegnati quell'anno in bombardamenti a tappeto su tutta l'Italia meridionale. Fatta oggetto ripetutamente di mitragliamento e lancio di bombe, due di queste esplosero sotto la carena provocando uno squarcio sul lato destro.

Dalla santabarbara cominciò ad uscire del fumo e il Comandante per evitare il rischio che un'esplosione avrebbe potuto compromettere la vita dei marinai, diede l'ordine di abbandonare la motozattera. Egli infine, con l'intento di salvarla e poterla poi recuperare, la diresse verso l'arenile. Nel frattempo si era allagata anche la stiva e così rimase semi-affondata nei pressi della foce del fiume Budello, che scorre a Nord dell'abitato.

L'equipaggio della MZ 756 s'impegnò per difendere l'unità con le armi di bordo e riuscì ad abbattere un aereo, ma dopo vari e vani tentativi di rimetterla in efficienza fu lì abbandonata.⁽⁷⁾

(5) A. Fontana, "Le motozattere dei Cantieri CRDA", in *Dirigenti Regione Friuli Venezia Giulia*, aprile 2005.

(6) Sulla ritirata delle forze italo-tedesche (per i tedeschi "Operazione Lehrgang") attraverso lo Stretto di Messina, si veda: A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943)*, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 1989.

(7) La MZ 756 venne recuperata durante i lavori d'escavazione del porto canale di Gioia Tauro. A bordo c'era ancora munizionamento inesplosivo. Rimosso, fu fatto brillare dagli artificieri appositamente intervenuti. (Da: <http://www.lavocedelmarinaio.com/2012/08/motozzatera-756-eventi-rilevanti-nel-golfo-di-gioia/>).

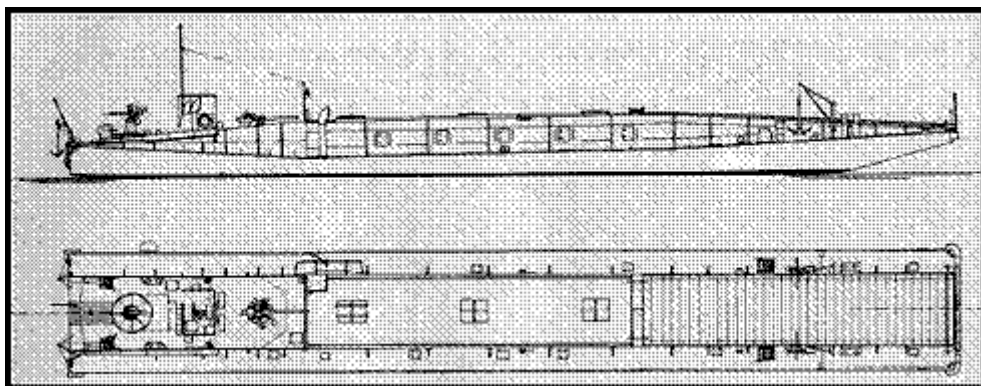


Nel suo rapporto il Comandante dell'unità mise ben in evidenza che “durante l'attacco aereo nemico alla MZ 756, tutto indistintamente l'equipaggio ha dimostrato di possedere molto coraggio, contribuendo alla difesa, all'offesa ed al tentativo di salvataggio della MZ 756.

Ci furono diversi feriti, quattro dei quali ricoverati presso l'ospedale civile di Taurianova.

L'armamento delle MZ

Il progetto iniziale prevedeva che le motozattere fossero armate con un cannone da 76 mm in funzione antinave e antiaereo, nonché una mitragliera da 20 mm in funzione antiaerea. Nel tempo l'armamento antiaereo fu potenziato, sia installando altre armi da 20 mm sia con mitragliatrici di calibro più piccolo, spesso di preda bellica.

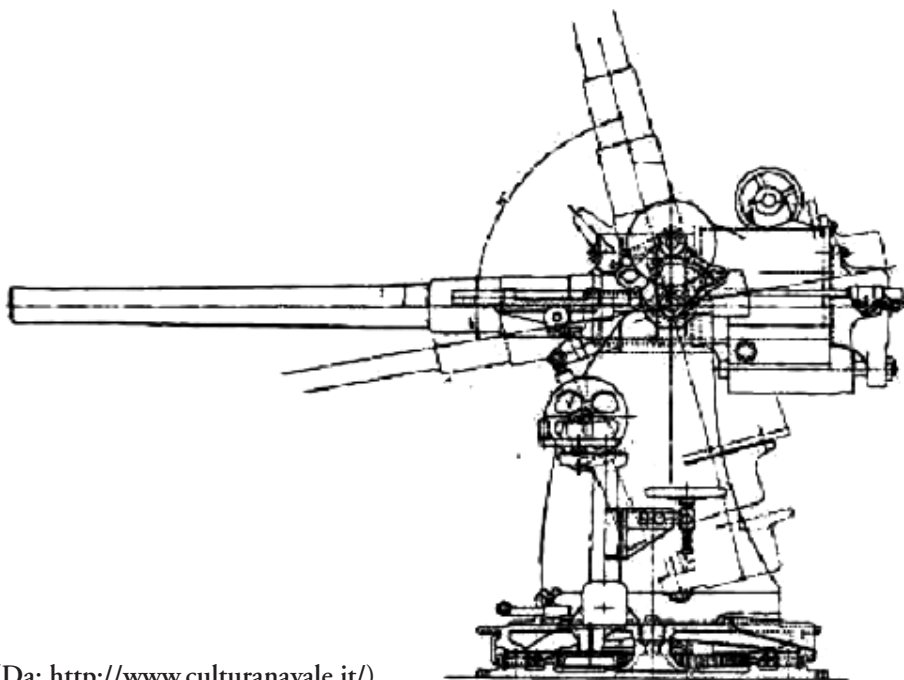


Vista laterale e superiore di una motozattera “MZ 1ª serie”. (Da: <http://ftp.theblitz.org>)

CANNONE ANSALDO DA 76/40 MOD. 1916

In funzione prioritaria antiaerea, e solo secondariamente antinave, aveva una dotazione standard di 196 colpi.

È stata l'arma adottata su quasi tutto il naviglio minore nel corso di en-



(Da: <http://www.culturanavale.it/>)

trambe le guerre, sia per l'impiego navale, sia antiaereo, possedendo un alzo di 75°.

Era di semplice e sicuro affidamento, pur se di prestazioni non più adeguate ai tempi della 2ª GM, poiché i proiettili, di potenza insufficiente, raggiungevano la quota massima di 6000 m.

L'arma fu costruita dalla Armstrong, ma soprattutto dall'Ansaldo (su proprio progetto o su licenza) in numerosissimi pezzi, destinati anche alla difesa costiera, in batterie autocarrate e sui treni armati.

Le caratteristiche principali del cannone Ansaldo da 76/40 erano le seguenti:

Peso: 1790 kg (2972 kg con affusto a candelieri) Lunghezza: 3139 mm Lunghezza canna: 1540 mm con 16 righe sinistrorse progressive Calibro: 76 mm Elevazione: da -5° a +75° Angolo di tiro: 360° Gittata massima: 6000 m (utile 5500 m)	Tipo di munizioni: 20x138 mm B Peso munizione: 6,016/6,820 kg Cartoccio a proietto (bossolo di ottone di forma tronco conica) Peso proiettile: 6 kg ca. Polvere: C2 (o balistite) Cadenza di tiro: 12-15 tiri/min Velocità alla volata: 690 m/s
---	--

MITRAGLIERA SCOTTI-ISOTTA FRASCHINI M1939 DA 20/70

Progettata nel 1928 da Alfredo Scotti, questa potente mitragliera non fu accettata dalle Forze armate italiane, per cui Scotti, nel 1932, vendette il brevetto per tutte le nazioni eccetto l'Italia, alla Swiss Oerlikon, che riuscì a commercializzarla con successo in decine di Nazioni.

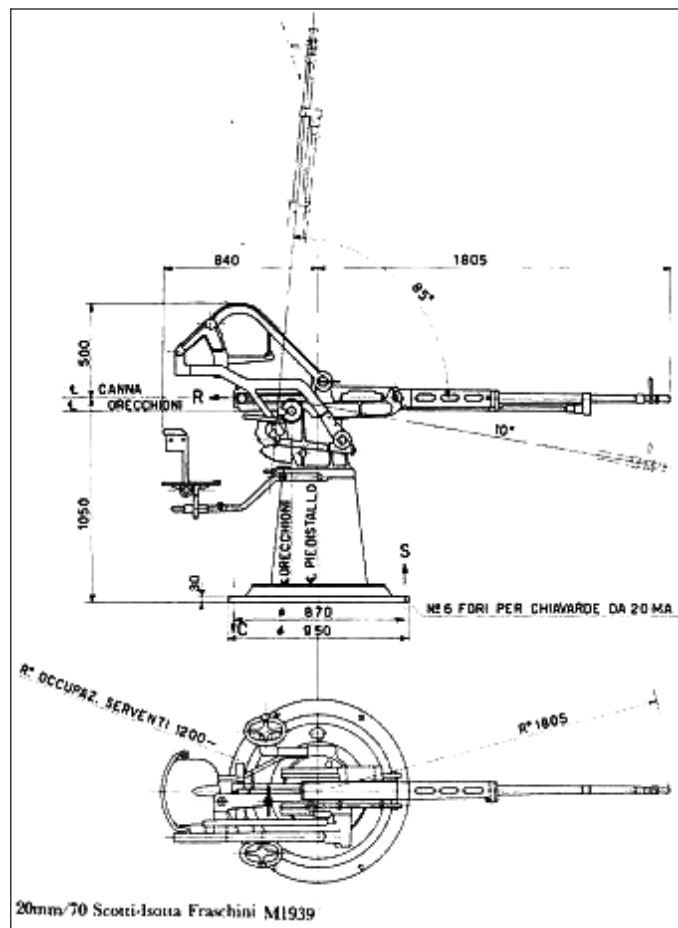
Soltanto sul finire degli anni '30 la versione Mod. 1939 su affusto a candelieri fu adottata sia dalla Regia Aeronautica per la difesa delle sue installazioni, sia dal Regio Esercito nei due prototipi sperimentali del carro contraereo M 15/42,⁽⁸⁾ sia dalla Regia Marina su vari tipi di unità.

(8) http://it.wikipedia.org/wiki/File:Fiat-ansaldo_m15_antiaereo.jpg.

Sulle motozattere MZ l'arma era installata in uno o due esemplari su affusti a libero puntamento, con 2400 colpi di dotazione.

Le caratteristiche principali della S-IF 20/70 erano le seguenti:

Peso: 227,5 kg Lunghezza: 2275 mm Lunghezza canna: 1540 mm con 8 righe destrorse Calibro: 20 mm Elevazione: da -10° a $+85^{\circ}$ Angolo di tiro: 360°	Tipo di munizioni: 20 x 138 mm B Peso munizione: 330 g, proiettile 136 g Cadenza di tiro: 250 colpi/min Velocità alla volata: 840 m/s Gittata massima: 5500 m Alimentazione: a lastrina (varianti, a tamburo e a nastro)
--	---



(Da:
<http://www.betasom.it>)

La fine delle MZ 746 e MZ 774

Le motozattere MZ 746 e MZ 774 ebbero una vita breve, ma tutto sommato intensa.

La prima, entrata in servizio nel giugno 1942, aveva operato in Africa settentrionale, a volte svolgendo missioni non particolarmente gradite, come il trasporto di animali da macello (in gergo, “carne in piedi”) fra Tobruch e Marsa Matruh. Con la ritirata delle truppe italo-tedesche dall'Africa settentrionale anche l'MZ 746 fu adibita al trasporto di truppe e materiali in Sicilia e quindi destinata a Taranto.

L'MZ 774 faceva invece parte della seconda serie. Entrata in servizio nel gennaio 1943 era stata utilizzata nel Canale di Sicilia, spesso in collegamenti fra Pantelleria, Porto Empedocle e Sciacca. Nel mese di luglio di quello stesso anno risulta anch'essa in forza al Gruppo Motozattere di Taranto.

Il 13 agosto 1943 i comandanti delle due motozattere, che si trovavano a Taranto, ebbero l'ordine di trasferirsi a Messina, con sosta a Crotone.⁽⁹⁾ La partenza avvenne regolarmente il successivo giorno 14, così come regolare fu l'arrivo, quello stesso giorno, attorno alle ore 16:30 a Crotone.

Da qui le unità ripartirono alle 06:30 del giorno 15 agosto.⁽¹⁰⁾ Circa otto ore dopo, al traverso di Siderno Marina, furono attaccate da una formazione di una ventina di aerei la cui nazionalità è controversa.

In effetti, logica vorrebbe che si trattasse di velivoli anglo-americani, che all'epoca avevano il quasi completo controllo dello spazio aereo sopra la Sicilia e la Calabria. Così indicano sia la relazione del direttore di macchina, 2° capo Costantino Zambon, dell'MZ 774,⁽¹¹⁾ sia Tullio Marcon nel suo libro *I muli del Mare*.⁽¹²⁾ Per contro, la relazione del comandante dell'MZ 746, 2° nocchiere Mario Nava, afferma che i velivoli “portavano i nostri distintivi”.⁽¹³⁾ Sta di fatto che, nonostante l'accanita difesa con le armi di bor-

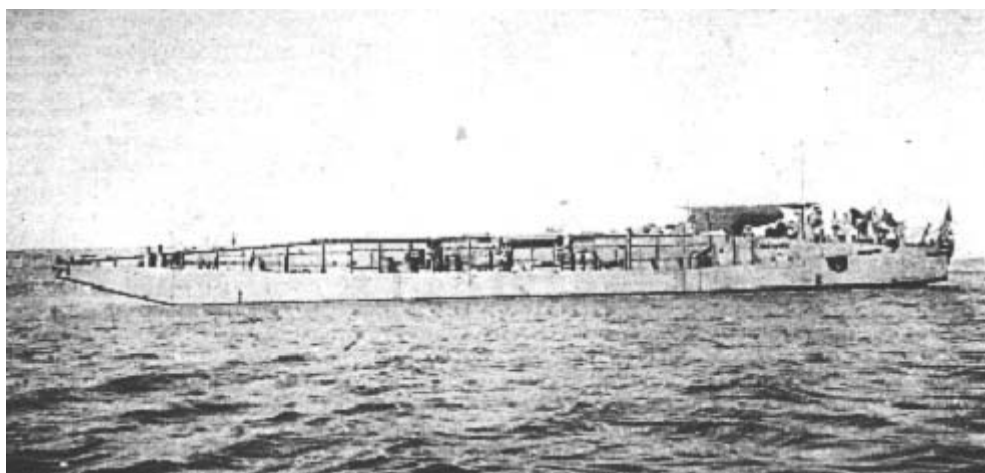
(9) Cfr. Ordine di operazione 13 agosto 1943 n. 229 del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dello Jonio e Basso Adriatico.

(10) Cfr. messaggio radio 18 agosto 1943 n. 383/S del Comando di Taranto indirizzato a Supermarina.

(11) Cfr. manoscritto del 18 agosto 1943 indirizzato al Comando motozattere di Taranto da Zambon, in quanto il comandante Ezio Manenti era stato ferito durante l'attacco aereo.

(12) T. Marcon, *op. cit.*, p. 173.

(13) Cfr. relazione dattiloscritta del 21 agosto 1943 indirizzata da Nava al Comando Gruppo M.Z.



La motozattera *MZ 746*. (Da: <http://www.anmimonza.it>)

do, sia l'*MZ 746*, sia l'*MZ 774* furono colpite da numerosi colpi di mitragliatrice e danneggiate dallo scoppio ravvicinato di bombe e spezzoni.

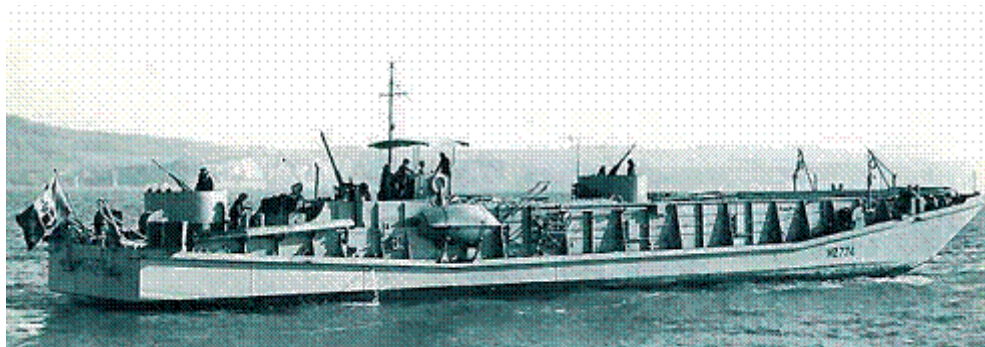
La prima unità non ebbe fortunatamente feriti, e i danni, pur gravi (incendio a bordo e allagamento di vari locali), non le impedirono di arenarsi di prua sulla spiaggia antistante l'abitato di Siderno Marina; sulla seconda, che si arenò con il lato sinistro,⁽¹⁴⁾ vi furono sei feriti, tre più gravemente (il comandante, 2° nocchiere Ezio Manenti, il 2° capo cannoniere e il sergente nocchiere, tutti ricoverati nell'ospedale militare del Regio Esercito di Mamola) e tre più leggeri.

Nei giorni immediatamente successivi entrambe le motozattere, così immobilizzate ed evidentemente molto visibili, furono bersagliate da altri attacchi di aerei nemici.

Il personale rimasto incolume fu preso temporaneamente in carico dal cap. Aldo Meleca, al tempo comandante del treno armato T.A. 120/1/S e ufficiale più alto in grado in zona.

In un periodo estremamente confuso, con le truppe alleate che iniziavano a risalire la penisola e la preponderante presenza dell'aviazione anglo-americana, le comunicazioni erano evidentemente molto difficili, tanto che

(14) La posizione delle due motozattere è così indicata in un appunto manoscritto non firmato datato 28 agosto 1943 proveniente con tutta probabilità dal responsabile del gruppo di tecnici che aveva proceduto al sopralluogo per verificare la possibilità di recupero delle due unità.



La motozattera MZ 774 (tipo “MZ 2ª serie”). (Da: <http://xoomer.virgilio.it>)

soltanto tre giorni dopo l'attacco i Comandi Marina di Taranto e Messina furono informati dell'attacco e dell'abbandono delle due motozattere, peraltro non esattamente identificate, tanto che Supermarina, in un fonogramma del 18 agosto, afferma che *“Comando 31° Corpo d'Armata comunica oggi che presso Siderno trovansi 2 motozattere abbandonate da equipaggi ... si ritiene debba trattarsi motozattere GSF et GGD ... probabilmente MZ 746-774”*,⁽¹⁵⁾ disponendone comunque il tentativo di recupero.

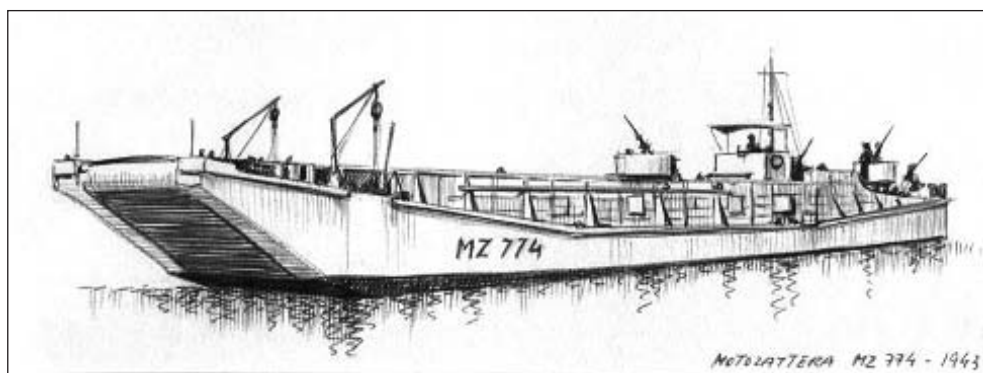
Il giorno stesso, non appena ricevuto il fonogramma di Supermarina, il Comando del XXXI Corpo d'Armata si attivava per organizzare il recupero, evidenziando i pericoli dovuti al fatto che *“motozattere costituiscono obiettivo aviazione nemica”*.⁽¹⁶⁾

Il gruppo di tecnici inviati evidenziò che le condizioni delle due unità, pur gravemente danneggiate, erano comunque tali da poter pensare a un loro recupero, se vi fosse stata disponibilità di cassoni galleggianti.⁽¹⁷⁾ Purtroppo il Comando Marina Crotone non ne disponeva, per cui il cap. vasc. Sesto Sestini, capo di stato maggiore del Dipartimento Marittimo dello Ionio e del Basso Adriatico prendeva la decisione di distruggere gli scafi dopo aver

(15) Cfr. fonogramma di Supermarina a Comando Marina Taranto 18 agosto 1943 n. 409804.

(16) Cfr. teletto del generale Camillo Mercalli, comandante del XXXI Corpo d'Armata al Comando Marina di Taranto 18 agosto 1943 n. 4016. Il XXXI Corpo d'armata del generale, costituito da tre divisioni costiere e dalla divisione Mantova, era schierato in Calabria, e, dopo la resa italiana dell'8 settembre 1943, durante l'operazione “Achse”, fu attaccato dopo l'8 settembre dai tedeschi del 76° Panzerkorps, subendo gravi perdite.

(17) Cfr. relazione manoscritta già citata in nota 14.



Un disegno della MZ 774. (Da: <http://www.cherini.eu>)

effettuato il recupero dell'armamento e di tutto ciò che potesse tornare utile.⁽¹⁸⁾

Nei due giorni successivi, sotto la supervisione del comandante del gruppo MZ di Taranto, entrambe le motozattere furono distrutte, ciascuna mediante tre bombe da 6 kg, producendo notevoli squarci negli scafi.

In precedenza erano state recuperate la mitragliera da 20 mm e le armi individuali, nonché munizioni, apparati di navigazione, carte, documenti nautici e altro materiale presenti a bordo della MZ 746.

Non lo si era potuto fare invece per la MZ 774, in quanto mitragliere, moschetti e buona parte delle munizioni erano già stati consegnati dall'equipaggio al personale del 118° Reggimento Costiero. I cannoni da 76 mm erano stati resi inservibili mediante asportazione completa del complesso otturatore, e il tutto il materiale così recuperato era stato successivamente consegnato in parte al Comando Marina di Crotone, in parte al Comando Gruppo MZ di Taranto.⁽¹⁹⁾

La distruzione delle motozattere non era però stata completa (d'altronde, questo sarebbe stato impossibile, l'importante era renderle del tutto inutilizzabili da parte delle truppe britanniche che stavano avanzando), tanto

(18) Cfr. comunicazione del Comando del Dipartimento Marittimo dello Jonio e del Basso Adriatico al Comandante del Gruppo Motozattere di Taranto, ten. vasc. Giorgio Lupo, 30 agosto 1943 n. 30334.

(19) Cfr. relazione dattiloscritta del ten. vasc. Lupo al Comando Marina di Taranto 4 settembre 1943 n. 161/S/9. Da notare che la relazione, erroneamente datata 4/8, ha in allegato la dettagliatissima descrizione di quanto recuperato, dalla quale però non risulta la presenza di mine anticarro.

Da *Il Tempo*, 18 settembre 1968.

che nel 1944 furono recuperati sia varie parti degli scafi, sia, soprattutto, i motori, che furono acquistati dalla Ditta Fratelli Sanci, concessionari locali della Fiat, come attesta la richiesta di autorizzazione al recupero, indirizzata alle autorità britanniche dalla signora Giuseppina "Bebè" Romeo.

Quello che non era riuscito agli esplosivi riuscì invece al mare: chi conosce la costa ionica della Calabria, in particolare i circa 150 k che vanno da Catanzaro Lido sino a Capo Spartivento, sa bene con quanta violenza si scatenino i marosi. Ben presto, infatti, di uno dei relitti, quello della *MZ 746*, arenatosi sulla spiaggia di Siderno Marina all'altezza della locale stazione ferroviaria, non rimase più nulla, mentre parte dello scafo dell'altra, la *MZ 774*, arenatasi un paio di chilometri a sud rispetto all'altra motozattera, all'altezza del rione Sbarre di Siderno Marina, venne pian piano "risucchiata" dalla risacca, fino ad adagiarsi sul fondo sabbioso a una quindicina di metri dalla spiaggia, su un fondale di 4 o 5 m. Alcune fonti affermano che nel dicembre 1953 fu recuperata e demolita.

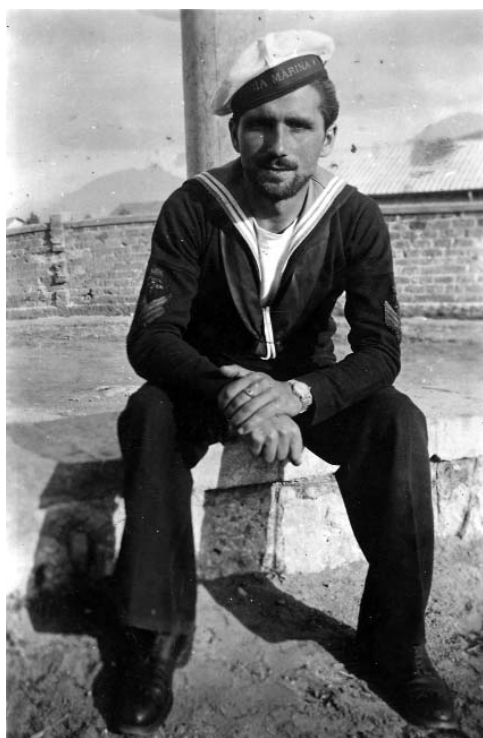
È possibile che recupero e successiva demolizione vi siano stati, ma solo parziali, in quanto parte dello scafo era ancora visibile a pochi metri di profondità fino ai primi anni '70, oggetto di attenzione da parte di alcuni cacciatori subacquei per il fatto che in un fondale sabbioso come quello anti-

Pescata una mina a Siderno



SIDERNO, 18 — Ancora una volta e precisamente la quarta in un mese, è stato rinvenuto un residuo bellico nel mare antistante Siderno. Si tratta di una mina anticarro in piena efficienza avvistata e raccolta dal sub Antonio Audino di 17 anni di Siderno, abitante in via Piromalli.

L'Audino ha detto che stava pescando col fucile ad una sessantina di metri dalla riva, diretto verso gli scogli sommersi del torrente Novito; quando s'accorse che alcuni ragazzi erano vicino alla riva con le maschere che osservavano con curiosità il fondo marino, avvicinandosi notò un oggetto circolare del diametro di una trentina di centimetri, tutto coperto di ruggine. Il giovane sub, si tuffava e portato alla luce lo strano oggetto, coadiuvato da un suo amico, Claudio Guarneri di 17 anni, studente da Siderno, si recava alla caserma dei Carabinieri portando il residuo, che veniva identificato per una mina anticarro.



Il direttore di macchina dell'MZ 746, sergente maggiore Paolo Passarelli.

stante Siderno Marina il relitto rappresentava una buona tana per varie specie ittiche.

Probabilmente proiettili e persino una mina anticarro ritrovati dal sidernese Antonio Audino sempre in quel periodo provenivano proprio dal relitto.⁽²⁰⁾

Ma durante tutta questa vicenda, che fine avevano fatto gli equipaggi?

Come abbiamo accennato, il personale rimasto incolume fu preso temporaneamente in carico dal cap. Aldo Meleca, al tempo, come detto, comandante del treno armato

T.A. 120/1/S e ufficiale più alto in grado in zona, e quindi sistemato provvisoriamente nella proprietà della famiglia Meleca in località Contrada Martà.⁽²¹⁾

L'equipaggio della MZ 774, con l'eccezione dei tre sottufficiali gravemente feriti e ricoverati all'ospedale militare di Mammola, lasciò Siderno alla fine di agosto, raggiungendo con mezzi di fortuna Taranto, mentre quello dell'MZ 746 rientrò al completo a Taranto assieme al comandante del Gruppo MZ il successivo 3 settembre.

(20) La *Tribuna del Mezzogiorno* del 14 settembre 1968 precisava altresì che "... nei pressi del luogo dove è stata trovata la mina vi è affondato un battello, durante l'ultimo conflitto, carico di munizioni."

(21) L. Vento, *Siderno 1919-1945 Cicli amministrativi, vicende, personaggi*, vol. 2, p. 300 ss. Episodio singolare quello del sergente maggiore Paolo Passarelli, direttore di macchina dell'MZ 746, originario di Priolo. Durante il periodo passato a Siderno, ebbe infatti l'occasione di conoscere la sorella del capitano Meleca, Alessandra, che, con altri abitanti del posto, si era presa cura degli equipaggi delle due unità. Con lei convolò a nozze appena terminata la guerra.

Note conclusive

Il giudizio sulle motozattere MZ dovrebbe partire dalla constatazione che le qualità nautiche di queste unità non erano certo eccelse: uno scafo a fondo piatto, senza una vera e propria prua, e tre eliche, tutte destrorse, non potevano che, con mare appena mosso, rendere difficile e problematico il loro governo. Il problema per le MZ non si sarebbe dovuto porre, poiché questi natanti avrebbero dovuto essere impiegati come naviglio per uso locale, soltanto per rotte brevi e con tempo buono.

Anche l'equipaggio avrebbe dovuto essere, se così si può dire, “di seconda scelta”, con comandanti giovanissimi guardiamarina o addirittura aspiranti guardiamarina, cioè ufficiali appena usciti dall'Accademia di Livorno, mentre per il restante personale, eccezion fatta per gli addetti agli armamenti dei pezzi a.a., non era richiesta alcuna specializzazione di tipo militare, non essendo unità combattenti nel senso pieno della parola.

In realtà, non fu così.

In Nord Africa, la gran parte dei collegamenti e dei trasporti costieri fu affidata proprio alle MZ, anche in quei periodi in cui la RAF era padrona dei cieli, così come accadde quando, durante l'inverno del 1943, le MZ navigarono senza sosta per salvare il salvabile prima dell'inevitabile tracollo, sfidando i marosi e trasportando dalla Tunisia in Sicilia decine e decine di migliaia di soldati e incredibili quantità di mezzi e materiali. Per non parlare dell'attraversamento dello Stretto di Messina.

Sotto il profilo militare, poi, le MZ si dimostrarono ben più di “unità non combattenti”, come dovettero constatare i britannici in occasione dell'*Operazione Daffodil*, quando subirono increduli il contrattacco delle diciassette MZ presenti nel porto di Tobruch.⁽²²⁾ Insomma,

(22) L'Operazione “Daffodil” faceva parte della più complessa e articolata “Operazione Agreement”. Nella notte fra il 13 e il 14 settembre 1942, truppe britanniche tentarono un attacco di sorpresa, con lo sbarco di circa 550 uomini nei pressi del porto di Tobruch. L'azione fallì in modo clamoroso. Dopo una notte di combattimenti, sostenuti in gran parte da militari italiani, i britannici ebbero 779 morti, 576 prigionieri (di cui 34 ufficiali), l'affondamento dell'incrociatore *Coventry*, dei cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu*, di 4 motosiluranti (*MTB 308, 310, 312 e 314*), e di diverse altre imbarcazioni d'assalto. Le perdite italo-tedesche furono di 16 morti e 50 feriti. L'episodio è ben raccontato da R. Migliavacca, in *Ventiquattr'ore a Tobruk*, Milano, Mursia, 2009 e da F. Mattesini, “L'operazione ‘Daffodil’ nel piano ‘Agreement’”, in *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, marzo 2013.

... che si trattasse pur sempre di navi ad “uso locale” da far navigare con “tempo assicurato” era ormai un postulato di mero sapore formale. D’altro canto, si era constatato – e non solo in Marina – che queste unità, spesso comandate da giovani freschi d’Accademia ma divenuti uomini in fretta, armate da gente talora difficile al tratto ma rotta ad ogni disagio, erano abituate a destreggiarsi tra scogli, mine, burrasche, erano difficili da avvistare in mare aperto ed altrettanto difficili da colpire; e si stavano rivelando affatto insostituibili per far fronte alle esigenze del traffico di cabotaggio, non avendo il vincolo degli approdi attrezzati”.⁽²³⁾

Al termine del conflitto, delle 17 unità superstiti (su 100 costruite!), alla Marina ne restarono solo 9, fra cui un paio recuperate dal fondo del mare.⁽²⁴⁾

Poiché le clausole del trattato di pace non consentivano all’Italia di avere mezzi da sbarco, le unità superstiti di questo tipo vennero prima classificate Moto Trasporto Costiere (MTC) con decorrenza 1° maggio 1950,⁽²⁵⁾ e quindi – sottoposte a molteplici modifiche, tanto che si perse molto della loro originaria fisionomia – Navi Ausiliarie (A), concludendo la loro carriera operativa verso la metà degli anni ’80.⁽²⁶⁾

Attualmente è possibile visitare l’ultimo “mulo del mare”,⁽²⁷⁾ la ex MZ 737, poi MTC 1005 e infine A 5345, debitamente restaurato ed esposto nel museo storico presso l’Arsenale di Venezia.

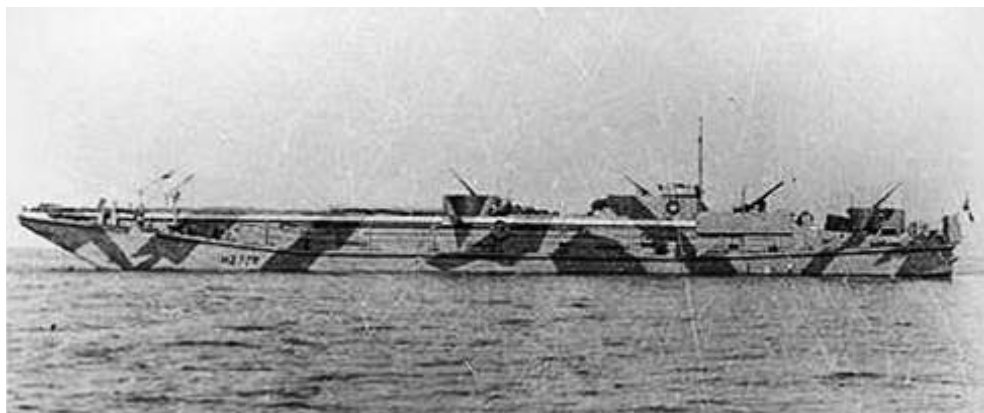
(23) Da *I Muli del Mare. La guerra dei motozatteristi*, di Tullio Marcon, Augusta, Mendola editore, 1982.

(24) Nel conto “riparazioni danni di guerra”, quattro furono consegnate all’URSS e quattro alla Jugoslavia che le impiegarono molto proficuamente, apprezzandone qualità e affidabilità.

(25) Questo a seguito della riorganizzazione della Marina Militare seguita all’adesione alla NATO avvenuta nell’aprile 1949.

(26) Le unità furono le sei “MZ 1ª serie” (1942): MTC 1001 (ex MZ 722), MTC 1002 (ex MZ 726), MTC 1003 (ex MZ 728), MTC 1004 (ex MZ 729), MTC 1005 (ex MZ 737), MTC 1006 (ex MZ 758) da 239 t e le tre “MZ 2ª serie” MTC 1007 (ex MZ 776), MTC 1008 (ex MZ 784) e MTC 1009 (ex MZ 800) da 278 t. La Marina Militare immatricolò anche altre motozattere ex tedesche.

(27) L’appellativo è anche il titolo del libro di Tullio Marcon *I Muli del Mare ...*, cit., Augusta, Mendola editore, 1982.



La motozattera *MZ 737* nel 1943. (Da: <http://www.betasom.it/>)



... diventata nel maggio 1950 Moto Trasporto Costiero *MTC 1005*...
(Da: <http://www.betasom.it/>)



... quindi Nave Ausiliaria *A 5345*... (Da: <http://www.betasom.it/>)



... e infine, ancora MZ 737. (Da: <http://www.betasom.it/>)

Le caratteristiche delle motozattere MZ 746 e la MZ 774 erano le seguenti:

MZ 746 (1^a serie)

Dati di costruzione: Cantieri Ansaldo, Genova, impostazione col n. di costruzione 1416, 12.9.1941, varo 13. 6.1942, completamento 19.6.1942, (distintivo ottico MZ 746)

Dislocamento: 175 t (239 a pieno carico)

Dimensioni: lunghezza 47,0 m f.t. (39 m p.p.), larghezza 6,50 m, altezza (alla tuga di governo) 4 m, pescaggio a pieno carico 0,95 m a prora, 1,40 m a poppa, medio 1 m

Apparato motore: tre motori diesel OM, Officine Meccaniche di Varese, una versione marina dei motori BXD da 150 hp per automotrice ferroviaria (c.d. littorina) delle FF.SS. prodotti su licenza svizzera Saurer, potenza 450 hp complessivi, combustibile: 5,2 - 5,4 t di gasolio

Prestazioni: velocità: max 11 nodi (11,52 nodi alle prove con 230 t di dislocamento) e autonomia di 1450 miglia a 8-9 nodi, 800 miglia a 11 nodi.

Capacità di carico: 65 t, incluso un carro armato da 13 t (tipo M-11/39 oppure M- 13/40), oppure 200 soldati

Armamento: 1 cannone Ansaldo da 76/40 mod. 1917, una o due mitragliere Scotti-Isotta Fraschini 20/77 Mod. 1941 da 20 mm. Spesso venivano

installate su affusto a forcella anche una o più mitragliatrici da 7,7 mm, recuperate da carri armati britannici preda di guerra.

Protezione: corazzette d'acciaio da 20 mm alla timoneria, al locale motori e alla piattaforma del cannone; paraschegge ad intercapedine riempita di sabbia intorno alle mitragliere

Equipaggio: 1 ufficiale (normalmente un aspirante guardiamarina) e 12 tra sottufficiali. e comuni

Note: il vano di carico utile era di 115 metri cubi, con una dimensione di 19,50m x 2,90m x 2,75m

MZ 774 (2^a serie)

Dati di costruzione: Cantieri CRDA Monfalcone impostazione col n. 1416, 12.9.1942, varo 4.1.1943, completamento 19.2.1943, con distintivo ottico MZ 774

Dislocamento: 278 t a pieno carico

Dimensioni: lunghezza 46,50 m f.t. (39 m p.p.), larghezza 6,50 m, altezza (alla tuga di governo) 4 m, pescaggio a pieno carico 0,95 m a prora, 1,40 m a poppa, medio 1,18 m

Apparato motore: tre motori diesel OM, Officine Meccaniche di Varese, una versione marina dei motori BXD da 150 hp per autotrice ferroviaria (c.d. littorina) delle FFSS. prodotti su licenza svizzera Saurer, potenza 450 hp complessivi, tre eliche, combustibile: 5,2-5,4 t di gasolio

Prestazioni: velocità max 10/12 nodi

Capacità di carico: 70 t, incluso un carro armato da 14/15t (tipo M-14/41 oppure M-15/42), oppure 200 soldati

Armamento: 1 cannone Ansaldo da 76/40 mod. 1917, una o due mitragliere Scotti-Isotta Fraschini 20/77 Mod. 1941 da 20mm. Spesso venivano installate su affusto a forcella anche una o più mitragliatrici da 7,7mm, recuperate da carri armati britannici preda di guerra

Protezione: corazzette d'acciaio da 20 mm alla timoneria, al locale motori e alla piattaforma del cannone; paraschegge ad intercapedine riempita di sabbia intorno alle mitragliere

Equipaggio: 14 tra ufficiali, sottufficiali, e comuni

Nota: Il vano di carico utile era di 115 metri cubi, con una dimensione di 19,50m x 2,90m x 2,75m; stiva più alta e portellone rinforzato rispetto alla 1^a serie.

BIBLIOGRAFIA E ALTRE FONTI

- T. Marcon, *I Muli del Mare. La guerra dei motozatteristi*, Augusta, Mendola, 1982.
- F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia 1861-1986. Repertorio generale delle Unità M.M.I. dal 1861 al 1986*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987.
- A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943)*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 1989.
- E. Bagnasco, "Le motozattere italiane nella seconda guerra mondiale", *Notiziario della Marina* N. 3, Roma, marzo 1998.
- A. Fontana, "Le motozattere dei Cantieri CRDA", *Dirigenti Regione Friuli-Venezia Giulia*, aprile 2005, in www.fvg.federmanager.it