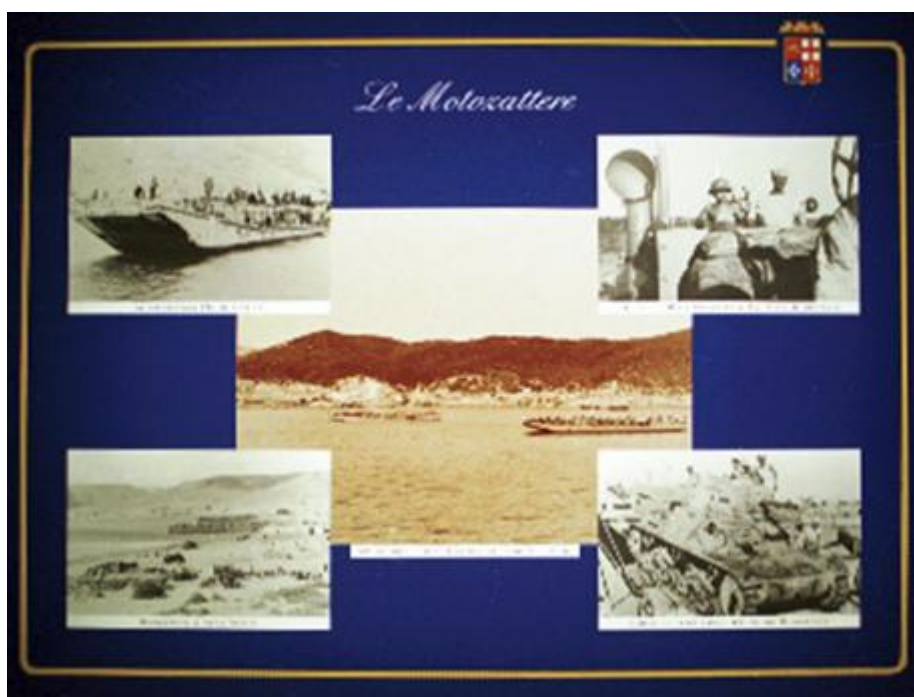




La decisione di realizzare un elevato numero di motozattere è collegata all'operazione "C3", cioè l'invasione di Malta, la cui pianificazione esecutiva era stata iniziata alla fine del 1941. Agli inizi del 1942 fu deciso che, a guadagno di tempo, i mezzi da realizzare per lo sbarco delle truppe anfibie fossero simili al tipo tedesco M.P.F., già impiegati con esito positivo e di cui 15 unità erano in costruzione nei cantieri di Palermo per conto della Marina tedesca. L'ordine di costruzione ai vari cantieri italiani, con lievi modifiche riguardanti l'apparato motore, riguardò una prima serie di 65 unità, classificate di "uso locale" e contraddistinte dalla sigla "M.Z." (motozattere) e da un numero progressivo da 701 e 765.

Le unità lunghe 47 metri e larghe 6,5, dislocavano 174 t., avevano una capacità di carico di 65 t. e disponevano per la propulsione di 3 motori da 150 Hp, che consentivano una velocità di 10 nodi ed una autonomia di 1400 miglia. L'armamento consisteva in un cannone da 76/40 antiaereo ed in una mitragliera da 20 mm. L'equipaggio era formato da un comandante, **normalmente un aspirante guardiamarina, e da 12 tra sottufficiali e marinai.**

A partire dal maggio 1942 iniziarono le consegne delle prime unità che si sarebbero dovute concludere entro il luglio successivo quando l'operazione "C3" avrebbe dovuto avere inizio. Tuttavia la travolgente avanzata di Rommel fino in Egitto indusse il Comando Supremo a concentrare nel settore nord-africano tutti i mezzi disponibili incluse tutte le motozattere ed il personale che si stava addestrando per l'invasione di Malta.

Le M.Z. furono impiegate per sbarcare sulle spiagge di Marsa Matruh, a ridosso delle linee italo-tedesche, i rifornimenti ammassati nel porto di Tobruk che altrimenti con maggior tempo e difficoltà avrebbero dovuto essere trasportati via terra. Alla fine di luglio le M.Z. iniziarono tra i due porti africani una spola incessante lungo una rotta lunga 330 miglia, tra andata e ritorno, trasportando carri armati e tutto il materiale necessario alle operazioni. Per quanto le modeste dimensioni e la sagoma bassa non ne facessero facili bersagli le perdite, dovute sia agli attacchi aerei e sia alle mine alla deriva, non tardarono a verificarsi e nel primo mese di continua attività ben 15 delle 65 unità andarono perdute.

Il primo impiego delle M.Z. in ruolo operativo si verificò a metà settembre 1942 quando gli Inglesi decisero di forzare le difese di Tobruk da terra e dal mare con una forza articolata in vari gruppi per complessivi 600 commandos, una ventina di motocannoniere oltre ad una consistente forza navale d'appoggio. Furono proprio le M.Z., ormeggiate nelle acque antistanti il porto di Tobruk, a

sventare nella notte per prime il tentativo di sbarco nemico facendo fuoco ad alzo zero con i loro cannoni; all'alba diressero contro gli Inglesi in ritirata verso il largo. In due soli mesi in zona d'operazioni le M.Z. si erano guadagnate a tutti gli effetti l'ambito titolo di Unità "combattenti".

In questo periodo, visti i buoni risultati dell'impiego di questi mezzi e anche per rimpiazzare le perdite subite, fu ordinata ai cantieri una seconda serie di 40 unità. In seguito all'offensiva britannica dell'ottobre 1942, le M.Z. furono impiegate per evacuare da Marsa Matruh i materiali ed il personale della Marina per un totale di 1700 tonnellate di materiali e 2100 uomini e, quando la Libia fu abbandonata, le M.Z. trasportarono uomini e mezzi in Tunisia e successivamente dal maggio 1943 dalla Tunisia in Sicilia. In seguito, quando le forze dell'asse evacuarono la Sicilia, furono le superstiti M.Z., circa 50 unità, che trasferirono in Calabria circa 62000 uomini del contingente italiano.

A testimonianza di quest'attività, svolta sotto continui attacchi nemici, rimasero sulle rive dello Stretto di Messina gli scafi di 13 unità.