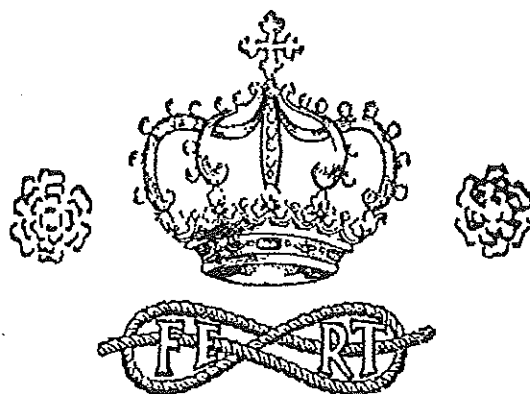


**CONSULTA DEI SENATORI DEL REGNO**

**UN GIOVANE REGNO D'ITALIA  
UNA GRANDE MARINA MILITARE**

a cura di: Domenico Giglio

Roma  
Luglio 2013. XXIX



**I QUADERNI DELLA  
CONSULTA DEI SENATORI DEL REGNO**

**UN GIOVANE REGNO D'ITALIA  
UNA GRANDE MARINA MILITARE**

a cura di: Domenico Giglio

Roma  
Luglio 2013. XXIX

*Breve, sintetica storia della nostra Marina dall'Unità del Regno d'Italia all'8 Settembre 1943.*

*Dalla preghiera del Marinaio di Antonio Fogazzaro, all'altissimo Testamento spirituale dell'ammiraglio Carlo Bergamini passando attraverso la penna di Gabriele D'Annunzio:*

*“Arma la prora e salpa verso il mondo”*

*Si legge d'un fiato questo scritto di Domenico Giglio che rende omaggio ai marinai, alla Marina tutta, alla Bandiera Italiana, con orgoglio e consapevolezza.*

*Il Presidente  
Prof. Dott. Pier Luigi Duvina*

Preghiera del Marinaio:

*A Te, o grande eterno Iddio,  
Signore del cielo e dell'abisso,  
cui obbediscono i venti e le onde, noi,  
uomini di mare e di guerra, Ufficiali e Marinai d'Italia,  
da questa sacra nave armata dalla Patria leviamo i cuori.  
Salva ed esalta, nella Tua fede, o gran Dio, la nostra Nazione.*

*Salva ed esalta il Re.*

*Da' giusta gloria e potenza alla nostra bandiera,  
comanda che la tempesta ed i flutti servano a lei;  
poni nel nemico il terrore di lei;  
fa che per sempre la cingano in difesa petti di ferro,  
più forti del ferro che cinge questa nave,  
a lei per sempre dona vittoria.*

*Benedici, o Signore, le nostre case lontane, le care genti.*

*Benedici nella cadente notte il riposo del popolo,  
benedici noi che, per esso, vegliamo in armi sul mare.*

*Benedici!*

Autore della *“Preghiera del marinaio”* fu lo scrittore Antonio Fogazzaro, nato a Vicenza il 25 marzo 1842. Fogazzaro la scrisse nel 1901, sollecitato dal vescovo di Cremona, Bonomelli, cui stava a cuore lo spirito religioso dei marinai.

Il comandante del *“Giuseppe Garibaldi”* Capitano di Vascello Cesari Agnelli, colpito dalle parole della preghiera del Fogazzaro, chiese ed ottenne nel marzo di quell’anno, dall’allora ministro della Marina, Ammiraglio Costantino Morin, l’autorizzazione a recitarla in navigazione prima dell’ammaina bandiera, quando l’equipaggio è schierato a poppa. Da allora tale consuetudine si diffuse rapidamente su tutte le navi della flotta, tanto che nel 1909 la *“Preghiera Vespertina”* era già comunemente conosciuta come *“Preghiera del marinaio italiano”* e ne era stata resa obbligatoria la lettura a bordo.

*“Arma la prora e salpa verso il mondo”*, così staccò Gabriele d’Annunzio, nella tragedia *“La Nave”*, e così dovette faticosamente armare la prora la giovane Marina Militare del Regno d’Italia, all’indomani della proclamazione del Regno e della contemporanea Sua nascita ufficiale.

La prima incombenza, di non facile soluzione e per la quale lo stesso Cavour si era sobbarcato, avocando alla sua persona il Ministero della Marina, era l’unificazione delle flotte e degli equipaggi dei preesistenti Stati preunitari, con la Marina Sarda, in particolare quella delle Due Sicilie, logicamente la più numerosa, data la caratterizzazione geografica di questo regno, ed in misura molto minore la marina granducale toscana.

Complessivamente all’atto della nascita, la flotta, ormai italiana, era composta di ben 97 unità di cui però solo 79 operative e di queste 22 erano ad elica, 35 a ruote e 22 a vela, numero senza dubbio ragguardevole, ma queste navi, pur non antiquate, risultavano tecnicamente obsolete perché proprio in quegli anni si stava affermando lo scafo in ferro, anziché in legno, e la vela cedeva il passo al motore, in maniera definitiva ed irrevocabile, per non parlare

della potenza di fuoco, dove si imponevano i cannoni a canna rigata con una capacità perforante sconosciuta alla vecchia artiglieria.

Quanto alle basi navali, necessarie ad una grande Marina, era stato sempre lungimirante Cavour, ancora Ministro del Regno Sardo ad individuare il golfo di La Spezia, quale migliore sede per la Marina Sarda, al quale nei decenni successivi si aggiunse l'arsenale di Taranto, con il suo Mar Piccolo e Mar Grande, la cui prima idea risale al 1865, il disegno di Legge al 1871 e la realizzazione al 1882.

Il perché di una grande Marina era, a prescindere dalle antiche tradizioni marinaresche di Genova e Venezia, di Pisa e di Amalfi, ormai pallidi e vuoti ricordi, nella posizione della Penisola Italiana nel Mediterraneo e delle sue isole principali, Sardegna e Sicilia, mare ne quale si affacciavano grandi potenze come la Francia, con la sua importante flotta, la Spagna, anche se in decadenza, l'Austria, limitatamente all'Adriatico, l'impero Ottomano, anch'esso in decadenza, ma pur sempre padrone delle acque da Creta, al Dodecanneso, alla costa dall'Anatolia al Canale di Suez, esclusa Cipro, e scavalcando l'Egitto, al Golfo della Sirte, per non parlare infine della Gran Bretagna che ne deteneva le chiavi di Gibilterra e Suez, più Malta e Cipro, e che aveva la prima marina del Mondo.

In questa situazione geopolitica possedere una forte marina significava indipendenza del nuovo Regno ed anche un fattore di equilibrio nel Mediterraneo visto con particolare interesse dalla Gran Bretagna che della politica del bilanciamento del potere in Europa era fautrice, sia in terra che sul mare. E che l'Italia fosse così entrata a pieno diritto nel novero delle potenze europee, sia pure per ultima ed al momento ultima, si ebbe già un preciso segnale nel 1864, quando a seguito di torbidi e rivolte in Tunisia, da aprile a settembre, una squadra navale italiana, stazionò nei porti tunisini, insieme con squadre navali francesi ed inglesi a tutela delle numerose colonie italiane e straniere ivi esistenti, imbarcando, ad esempio a Susa 190 cittadini inglesi e

ricevendo per questo gesto di solidarietà i più fervidi ringraziamenti dall'ammiraglio britannico, primo caso importante di impiego della flotta come strumento di difesa e di sostegno degli interessi nazionali. E così pure nel maggio 1867 per dirimere un contrasto tra Francia e Germania relativo al Granducato del Lussemburgo la Gran Bretagna convocò a Londra una Conferenza internazionale alla quale fu invitato il Regno d'Italia. Ma su queste vicende relative a cooperazione internazionale torneremo successivamente.

Lo sforzo per creare quasi ex-novo questa Marina, specie dal punto di vista economico, fu enorme, tenuto conto che il giovane Stato doveva contemporaneamente ripianare i debiti dovuti alle guerre d'Indipendenza, rafforzare l'esercito la cui entità numerica rispetto all'Armata Sarda nel 1859 era più che quadruplicata e che doveva prepararsi per la successiva prova del 1866, costruire in molte regioni, specie del meridione, ferrovie e strade delle quali erano quasi totalmente prive e infine creare l'intera struttura statale in tutte le sue articolazioni dalle Prefetture, alle Stazioni dei Carabinieri, alle poste e telegrafi, dalle scuole alla sanità.

Furono anni duri, furono votate tasse impopolari, ma alla fine il risultato fu raggiunto, merito della successivamente rimpianta "*Destra Storica*".

Ed in questi frangenti la Marina, faticosamente si rinnovava e così pure la cantieristica nazionale che contando strutture già esistenti doveva adeguarle tecnicamente per il grande passaggio dal legno al ferro, anche se, inizialmente diverse navi furono commissionate in cantieri esteri. Però già dal 1870 la cantieristica italiana, in testa Castellammare di Stabia, poteva impostare le grandi navi da battaglia dalla Duilio, alla Lepanto, dall'Italia alla Dandolo che nel giro di un ventennio portarono la nostra Marina ad essere tra le prime del mondo, per la precisione la terza, le cui navi di moderna concezione, merito dei grandi progettisti fra cui primeggia la figura di Benedetto Brin, erano all'avanguardia per potenza di fuoco e per problemi tecnici risolti ed applicati.

La figura di Benedetto Brin (1833-1898) da sola meriterebbe un convegno in quanto progettista ed anche Ministro per diversi periodi a Lui si devono tra direttamente progettate ed ordinate come Ministro ben 141 delle 202 navi esistenti nel 1898.

A questa opera di rinnovamento e di amalgama va dato il giusto merito ai Ministri che si succedettero in quegli anni, dopo Cavour che già il giorno 1 aprile 1861 aveva promulgato "*L'Ordinamento della Marina Militare dello Stato*", a cominciare dal Persano, che nella impostazione della nuova Marina, sia come tipologia di navi, sia come normativa fu senza dubbio molto più capace, di quanto fosse invece come Comandante della flotta, con l'infelice battaglia di Lissa, nel 1866, che con l'affondamento della "*Re d'Italia*", e della "*Palestro*" la prima addirittura speronata dalla nave ammiraglia austriaca, costituì per decenni un motivo di sconforto e di amarezza nell'opinione pubblica e nella Marina stessa.

Al Persano oltre a generali quali La Marmora e Menabrea, nel periodo 1868-1898, seguirono il Riboty, Simone Pacoret de Saint Bon, Ferdinando Acton, Carlo Alberto Racchia, il già citato Benedetto Brin, che nel trentennio suddetto fu Ministro in varii Governi per ben undici anni e tre mesi, il Morin, i quali in diverse misure portarono nel complesso la Marina Italiana, come già detto, ai primi posti del mondo, oltre a realizzare l'importantissima unificazione delle due Scuole di Napoli e Genova, nella nuova ed unica Accademia di Livorno, inaugurata il 6 novembre 1881, che da 130 anni costituisce una vera "*Università*" del mare e scuola di vita e di carattere e non solo di tecnica ed arti navali. E questo contemporaneamente alla creazione di acciaierie a Terni, di fabbrica di cannoni a Pozzuoli e di un silurificio a Venezia.

Oltre al potenziale bellico, cosa rappresentava la Marina? La risposta è semplice: mostrare la bandiera della nuova Italia in tutti i mari del mondo tenendo alto il prestigio, incutendo rispetto, riaffermando diritti e suscitando stupore ed ammirazione. Dovevamo recuperare i "*macaroni*", "*gringos*" e altri



insulti che venivano lanciati contro gli italiani e queste navi con le grandi bandiere tricolori al vento costituivano la migliore risposta.

E qui si apre uno scenario veramente incredibile di crociere, di circumnavigazioni del globo, oggi dimenticate o totalmente ignorate, di cui accenneremo qui alle più importanti, specie nei primissimi anni del Regno, quando ancora in Italia vi era chi sperava ed operava per la dissoluzione della appena raggiunta Unità.

Pensate nel 1863-1864 una corvetta, la "*San Giovanni*" comandata dal Faà di Bruno, che a Lissa affondò con la "*Re d'Italia*" di cui era il comandante, toccò il Canada, gli Stati Uniti ed il Brasile. Nel 1866-1868 un'altra corvetta la "*Magenta*" effettuò la prima circumnavigazione del globo toccando il Siam, ma anche la Cina e il Giappone, istituendo i primi contatti ed anche i primi trattati con queste nazioni e per quanto si riferisce al Giappone, dieci anni dopo in un'altra visita, nel corso di una crociera 1879-1881, della "*Vettor Pisani*", comandata da Tommaso di Savoia, Duca di Genova, il Mikado stesso fu ricevuto a pranzo, prima volta che l'Imperatore del Giappone si recava a bordo di una nave estera, e questa nave era italiana!

Quanto al Duca di Genova, già nel 1871-1874, in una crociera nell'America del Sud, imbarcato sulla fregata "*Garibaldi*", toccando i porti dove erano colonie di nostri emigranti, aveva suscitato l'entusiasmo degli stessi, che vedevano una nave con la nostra bandiera ed un Principe di Casa Savoia.

Entusiasmi che si ripeterono anni dopo, il primo febbraio 1890, a Porto Ensenado, quando i nostri emigranti seppero che sulla "*Vespucchi*", era imbarcato, come semplice guardiamarina, il Duca degli Abruzzi.

Il rapporto tra la Marina Militare e Casa Savoia, Dinastia Militare i cui Principi si erano sempre distinti sui campi di battaglia, si andava così consolidando e numerosi Principi, a cominciare appunto dal Duca di Genova, proseguendo con il Duca degli Abruzzi, la cui figura, che onorerebbe qualsiasi dinastia e popolo è purtroppo così poco ricordata, il Duca di Ancona, il Duca di

Spoletto, poi Duca d'Aosta, ed infine l'attuale Duca d'Aosta e suo figlio, il Duca delle Puglie, hanno indossato l'uniforme della Marina. Ed i Sovrani presenziavano sempre al varo di tutte le grandi unità e la Regina Margherita, testimonianza (1891) di Francesco Avogadro degli Azzoni, della casa militare della Regina, parla di navi e corazzate come un ufficiale di Marina!!

Sempre in Estremo Oriente, nel 1885 la "*Colombo*", risalì per centinaia di chilometri, il famoso fiume cinese Yangtze in funzione protettrice delle esistenti missioni cattoliche, ed alcuni anni prima, nel 1880 arrivava in Australia a Melbourne il 5 settembre una nostra nave con prodotti italiani da esporre alla Grande Mostra Internazionale che si sarebbe aperta il successivo primo ottobre.

E inoltre campagne oceaniche a carattere idrografico e talassografico, con incremento delle scienze fisiche, naturali e geografiche, realizzate in collaborazione con l'Istituto Idrogeografico, inaugurato a Genova il 26 dicembre 1872 e di cui fu primo direttore l'allora capitano di fregata e scienziato Magnaghi, divenuto poi Ammiraglio, il cui nome fu successivamente dato ad una nave idrografica "*Ammiraglio Magnaghi*", costruita nel 1914 e che era ancora in servizio nel 1940.

Per proteggere gli interessi nazionali e quelli dei nostri emigrati che avevano raggiunto il numero di 200.000 nell'America Meridionale dove erano spesso in corso guerre e rivolte, la nostra Marina costituì delle divisioni navali che stazionavano, specie tra Argentina ed Uruuguay e da lì risalivano lungo le coste del Brasile, e addirittura il Rio delle Amazzoni per 4.250 chilometri con l'incrociatore "*Dogali*", cioè 8.500 chilometri in totale, o attraverso lo Stretto di Magellano risalivano le coste del Cile, fino al Perù.

Nel caso del Brasile, ad esempio, nel 1893, quando era in corso la guerra civile, le nostre navi, insieme con navi di più paesi, costituirono una forza navale internazionale, sempre a tutela dei cittadini emigrati, il cui comandante fu per un certo periodo il nostro ammiraglio Magnaghi.

E di queste operazioni navali internazionali, nella quali era presente la nostra Marina e del prestigio che la stessa godeva, citeremo quella di Creta, dal 1896 al 1899, dove il comando fu affidato dalle altre potenze, all'ammiraglio Napoleone Canevaro. Ricordiamo anche la Cina all'epoca della rivolta dei "boxers". Oltre alla tutela, la rappresentanza ufficiale in cerimonie celebrative o commemorative a cominciare dall'ottobre 1892, per il quarto centenario della scoperta dell'America, e la inaugurazione al monumento a Colombo, "al quale l'Italia dette i natali", come era scritto nell'ordine del giorno della Marina Statunitense, che vide la presenza della nostra "Bausan", mentre tutte le altre navi innalzavano il gran pavese con la bandiera italiana e spagnola all'albero di maestra. A questa seguì il 27 aprile 1893 altra rivista navale ad Hampton Roads di trentasei navi, di cui tre italiane.

All'inaugurazione del canale di Kiel, il 20 giugno 1895 era presente l'"Andrea Doria", il 18 giugno 1897 a Spithead in Inghilterra, per il sessantesimo di regno della Regina Vittoria, la "Lepanto", sulla quale era imbarcato il Duca di Genova e sempre la "Lepanto" a Tolone il giorno 8 aprile 1901 per festeggiare il presidente della repubblica francese ed in tutte queste occasioni le nostre navi riscossero l'ammirazione delle altre marine e del pubblico che si assiepava sui moli e sulle banchine.

Da questi eventi e dalla felice progettazione di altri tipi di navi, specie degli incrociatori corazzati, discendono le numerose commissioni che i nostri Cantieri ricevettero da parte di altri Stati, quali l'Argentina, il Giappone, la Grecia, la Spagna, il Brasile, il Messico. Particolarmente apprezzati gli incrociatori della classe "Garibaldi" che sul finire del Secolo XIX, furono tra i più venduti alle nazioni sopracitate, molti dei quali erano ancora in servizio negli anni '40 del 1900. Ancora qualche anno or sono nel porto del Pireo faceva bella mostra di sé la corazzata "Averoff", della Marina Greca, costruita nel 1907-1910, nei cantieri Orlando di Livorno, di tn. 9.450, dovuta al mecenatismo di Georgi Averoff di cui prese il nome.

E queste commissioni durarono anche per tutti i primi decenni del 1900, coinvolgendo altri paesi quali la Cina, l'Iran, il Paraguay, la Thailandia, la Turchia, l'Uruguay, il Venezuela, la Romania e l'Unione Sovietica per la quale fu costruito nel 1936-1939 l'esploratore "*Tashkent*" di tn. 2895, nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

Merito quindi dei nostri progettisti, dei quali, oltre a Benedetto Brin, vogliamo ricordare il generale del Genio Navale Masdea, al quale, fra l'altro, si debbono le splendide corazzate del primo decennio del 1900, "*Dante Alighieri*", "*Leonardo da Vinci*", "*Conte di Cavour*" e "*Giulio Cesare*", queste ultime due ancora in servizio anche se rimodernate durante la Seconda Guerra Mondiale, e di cui la "*Cesare*" fu pretesa ed ottenuta come preda di guerra dall'Unione Sovietica, in sede di trattato di pace, insieme con la nave scuola "*Colombo*", gemella della ancora oggi valida "*Amerigo Vespucci*", mentre le altre potenze rinunciarono alla quota di naviglio loro spettante, forse memori della nostra "*Cobelligeranza*".

Oltre al Masdea ricordiamo il Tenente Colonnello ingegnere Vittorio Cuniberti, prematuramente scomparso, al quale si debbono le corazzate "*Vittorio Emanuele*", "*Regina Elena*", "*Regina Margherita*" e "*Napoli*" del 1907, quasi "*dreadnought*" ritenute tra le migliori del mondo, prima di quelle già citate e progettate dal Masdea.

Ricordiamo pure il colonnello del Genio Navale Giacinto Pullino, specialista nella progettazione dei sottomarini, settore in cui, grazie al Pullino, avemmo pure dei primati, quale quello del periscopio.

Ci siamo soffermati nel primo cinquantennio del Regno per dimostrare quanto la Marina abbia contribuito al prestigio dell'Italia nel mondo, anche perché la successiva narrazione della guerra di Libia, alle due guerre mondiali richiederebbe uno spazio temporale di intere giornate, e non abbiamo ecceduto in nomi di navi, di tonnellaggi ed in potenza di fuoco, ma proprio alla vigilia del cinquantenario possiamo mettere un punto fermo sulla consistenza della

Regia Marina che era composta di ben 302 navi (ricordate le 79 del 1860!) per tn. 420.500 complessive, 2.026 bocche di fuoco ed una forza di 26.200 marinai.

Il periodo di pace che durò in Europa dal 1870 al 1914 se consentì tutte le attività e le crociere che abbiamo sommariamente indicato non dette occasione di provare la potenza bellica della nostra Marina, ma questa situazione fu del resto comune a tutte le altre marine europee, le cui glorie ed esperienze guerresche risalivano all'epoca delle navi a vela e con scafo in legno una per tutte la famosa Trafalgar, se si eccettuavano le modeste esperienze extraeuropee della guerra di secessione americana (il famoso duello tra due corazzate finito senza vinti e vincitori) e nel 1905 dalla guerra russo-giapponese con la battaglia di Tsushima, che vide la flotta russa comandata da Roždestvenskij praticamente annientata a cannonate da quella giapponese comandata da Togo.

In ogni caso lo spirito di corpo era elevato e così pure l'arte della navigazione in tutti i mari del mondo e nelle condizioni più avverse, senza dimenticare l'attività scientifica di cui ricorderemo il contributo dato alle telecomunicazioni ed alla radiotelegrafia, grazie al genio di Guglielmo Marconi, al quale fin dal 1897 la Regia Marina mise a disposizione le sue navi, fra le quali la "*Carlo Alberto*", necessarie per le sperimentazioni.

Con il 1911 lo scenario cambia ed abbiamo lo sbarco in Libia con un imponente schieramento della nostra squadra navale, il forzamento dei Dardanelli e poi nella prima e seconda guerra mondiale la beffa di Buccali, Premuda, il 10 giugno 1918 l'affondamento della corazzata austro-ungarica "*Santo Stefano*", ad opera del MAS di Luigi Rizzo, Pola con la "*Viribus Unitis*", affondata dagli incursori Rossetti e Raffaele Paolucci, Alessandria d'Egitto con l'affondamento delle corazzate inglesi "*Queen Elisabeth*" e "*Valliant*" da Durand de la Penne ma anche le tragiche pagine di Gaudò e Matapan e dell'affondamento, il 9 settembre 1943, della corazzata "*Roma*", la più bella, la più potente, ma anche vulnerabile nave della Regia Marina,

vicende tutte che anche nella tragedia hanno onorato l'Italia e la Sua Marina, della cui storia dobbiamo essere fieri, quella fierezza che è nel messaggio indirizzato alla flotta dall'ammiraglio Carlo Bergamini, all'atto di partire da La Spezia, per adempiere alle condizioni dell'armistizio del giorno 8 settembre 1943, messaggio che costituisce il suo testamento spirituale ed è un documento ed un insegnamento di altissimo significato morale, valido in ogni tempo:

*“Dite tutto questo ai vostri uomini. Essi sapranno trovare nei loro cuori generosi, la forza di accettare questo immenso sacrificio. Dite loro che i 39 mesi di guerra che, insieme, abbiamo combattuto, ora per ora nell'impari lotta, che le navi affondate strenuamente, che i morti gloriosi, hanno conquistato alla Marina il rispetto e l'ammirazione dell'avversario. E la flotta, che fino ad un'ora fa era pronta a muovere contro esso, può ora che l'interesse della Patria lo esige, andare incontro al vincitore con la bandiera al vento e possono i suoi uomini tenere bene alta la fronte. Non era questa la via immaginata. Ma questa via dobbiamo noi prendere senza esitare, perché ciò che conta nella storia dei popoli non sono i sogni e le speranze e le negazioni della realtà, ma la coscienza del dovere compiuto fino in fondo, costi quel che costi. Sottrarsi a questo dovere sarebbe facile, ma sarebbe un gesto inglorioso e significherebbe fermare la nostra vita e tutta quella dell'intera nazione e chiuderla in un cerchio senza riscatto, senza rinascita, mai più. Verrà il giorno in cui questa forza vivente della Marina sarà la pietra angolare sulla quale il popolo italiano potrà riedificare pazientemente le proprie fortune. Dite tutto questo ai vostri uomini ed essi vi seguiranno obbedienti, come sempre vi hanno seguito nelle ore delle azioni piene di pericoli.*

Il Comandante in capo delle Forze Navali da Battaglia Carlo Bergamini.”.