

GERARDO SEVERINO

DA MESSINA A GAETA

**I REPARTI D'ISTRUZIONE
PER I FINANZIERI DI MARE (1881 – 2021)**

**CONTRIBUTO STORICO A 140 ANNI
DALL'ISTITUZIONE DEI DEPOSITI D'ISTRUZIONE DEL CORPO)**

ROMA, 2021

INTRODUZIONE

Il presente contributo è dedicato alla storia dei reparti d'istruzione del contingente "Mare" della Guardia di Finanza, sorti all'indomani della grande riforma ordinativa del 1881, la stessa che trasformò il titolo del Corpo da "Guardia Doganale" in "Guardia di Finanza", oltre a modificarne sia l'ordinamento territoriale che i compiti d'istituto.

Come si vedrà si tratta di una vicenda lunga ben 140 anni: un lungo periodo temporale nel quale l'addestramento, sia militare che marinaresco, delle Fiamme Gialle subì una lunga ma inesorabile metamorfosi, sempre al passo con i tempi e le situazioni.

Oltre alla ricostruzione delle fasi successive alla nascita dei primi Depositi Allievi (Genova, Napoli, Messina e Venezia) ove furono addestrate anche le Fiamme Gialle addette alla componente navale del Corpo, il testo ricorderà quanto avvenne dopo la perdita, causata dal terribile terremoto del 28 dicembre 1908, del Deposito di Messina, ove, nel 1894, era stata attivata la prima vera Scuola per allievi mare.

Segue, infine, la storia della gloriosa Scuola Nautica, sorta a Pola nel 1926 per iniziativa del Capitano Vittorio Giovanni Rossi, ed attualmente attiva presso la sede di Gaeta.

È probabile che si potesse fare molto di più, ma non sempre gli archivi consultati mi hanno consentito di ricostruire dettagliatamente taluni periodi storici.

In ogni caso, spero di aver contribuito egualmente e almeno in parte a far conoscere l'affascinante avventura di questi reparti, fiore all'occhiello e orgoglio della nostra grande Famiglia.

Roma, 29 settembre 2021

Ten.Col. Gerardo Severino

Direttore Museo Storico Guardia di Finanza

1° Capitolo

L'ARRUOLAMENTO E L'ADDESTRAMENTO DEI FINANZIERI DI MARE PRIMA E DOPO L'UNIFICAZIONE NAZIONALE (1786 - 1881)

Sulla storia del Servizio Navale della Guardia di Finanza molto è stato scritto, e forse ancora dovrà essere fatto in futuro, trattandosi di vicende incredibilmente interessanti e importanti sotto vari aspetti e punti di vista, ma soprattutto non completamente “esplorate” dagli storici, spesso in mancanza della necessaria documentazione ufficiale.

Ciò, in verità, tenendo principalmente in considerazione un fattore: il notevole lasso di tempo trascorso da quel lontanissimo anno 1786, allorquando, nell'allora Stato Pontificio, si dava vita alla c.d. “*Marina di Dogana*”, in assoluto la “prima esperienza seria” in tal senso, nel variegato panorama delle Milizie finanziarie pre-unitarie, sebbene la medesima “*Marina*” risulterà composta da appena 4 felucchette chiamate “battispiaggia”, munite di vela latina e a sei remi e con un equipaggio di 11 uomini.

All'esempio offerto dal Corpo di Finanza pontificio fece seguito l'istituzione, avvenuta per effetto di un decreto del 27 novembre 1796, a firma del Generale Baraguey D'Hilliers, Governatore Generale della

Lombardia, di un servizio di “barche cannoniere” per la vigilanza doganale di frontiera dei Laghi Maggiore, di Como e di Lugano (due unità per ciascuno dei laghi), servizio organizzato con personale misto: di presidio, della Guardia di Finanza e barcaiuoli, a norma dell’art. VI, che disciplinò l’impiego di tali “barche armate”¹.

Fra gli altri Corpi di Finanza pre-unitari che si dotarono di modeste imbarcazioni per la vigilanza costiera, va annoverata, oltre alla appena citata “*Forz’Armata di Finanza*” voluta dai francesi, e che operò anche sotto il Regno Italico e, dopo il 1815, sotto il Regno Lombardo-Veneto, anche l’asburgica “*Guardia di Finanza*” (dal 1835 “*Imperial Regia Guardia di Finanza*”, unificata poi nel 1842 con la “*Guardia di Confine*”), la quale sia a Trieste che nell’Alto Adriatico diede vita ad un vero e proprio “servizio di marineria doganale”, concepito sotto forma di “Flottiglia”, come approfondiremo in avanti.

Altra data importante per la storia del Servizio navale dei Finanzieri fu certamente quella del 24 febbraio del 1809, data di nascita del “*Corpo delle Guardie dei Dazi Indiretti*”, voluto dal Re Gioacchino Murat, illuminato sovrano dell’allora Regno delle Due Sicilie, e nel cui organico troviamo anche un certo numero di piloti, sottopiloti e marinai da adibire all’analogha “*Marina doganale*” di quel Regno.

La Marina di Finanza napoletana verrà, poi, mantenuta in vita anche dopo la restaurazione del Re Borbone, dopo il 1815, anzi verrà potenziata con decreto del 19 aprile 1826, almeno per i servizi continentali, con un maggiore organico di 2 piloti, 30 marinai e 8 garzoni (come si definivano i “mozzi”).

¹ Dalla “*Raccolta degli ordini, avvisi, proclami, ecc. pubblicati a Milano nell’anno V Repubblicano francese*”, Tomo II, pubblicato a Milano presso Luigi Velardini, anno 1796, pag. 155 e 156.

Un “*Servizio di Marineria*” fu, quindi, concepito e organizzato anche in Piemonte, o meglio nella parte continentale del Regno di Sardegna, allorquando, con la restaurazione dei Savoia – sempre dopo l’esperienza napoleonica – il *Corpo dei Preposti delle Regie Dogane* (in alcuni casi detto anche “*delle Regie Gabelle*”), sorto in Francia nel 1791 ed esportato in Piemonte e Liguria durante il c.d. “decennio francese”, non solo fu mantenuto in efficienza, ma fu anche potenziato, proprio con tale “Servizio”.

Si ricorda, poi, che nel 1817, l’organico dell’intero Corpo piemontese era di 2.646 uomini, dei quali 152 classificati “Preposti Marittimi” (19 erano padroni di battello; 114 i preposti di mare e 19 i mozzi).

Molti altri preposti “di mare” verranno assunti dopo il 1820, allorquando il dispositivo territoriale del Corpo fu esteso anche all’isola di Sardegna, con l’aggiunta, oltre a quella di “mare” e di “terra” di una speciale aliquota “a cavallo”.

Ebbene, occorre ribadire che le leggi e i regolamenti di tali Corpi – i soli presso i quali operarono vere e proprie Marinerie doganali – non stabilirono norme particolari per il reclutamento del personale “di mare”, indicando genericamente solo le caratteristiche che i “candidati” o “postulanti” all’arruolamento avrebbero dovuto possedere.

In quello dei “*Preposti delle Regie Dogane*”, a norma dell’art. 1 del “Regolamento...” emanato il 12 settembre 1819 dall’Intendente Generale dell’Azienda Generale delle Gabelle, Petitti, l’ammissione era consentita ai soli celibi: “... di età né minore d’anni diciotto, né maggiore di trenta, di complessione robusta, e che sappiano leggere e scrivere”.

L'art. 3 aggiungeva, infine, che nell'arruolamento si: *"...preferivano i figliuoli de' Preposti, ed i militari congedati"*, quest'ultimi previa esibizione dell'atto di congedo.

Nella *"Guardia di Finanza"* pontificia, almeno secondo il *"Regolamento..."* varato il 24 ottobre del 1827 dal Tesorierato Generale, l'arruolamento era consentito ai soli individui di *"probata onesta"*, e soltanto in caso di *"surrogazione a quelli che cessano dal servizio"*, dovendo quindi ripianare necessariamente l'organico del Corpo.

Erano ammessi i sudditi che avevano un'età non minore ai 20 anni compiuti, né maggiore ai trenta; robusti *"nella persona"* ed alti *"non meno di cinque piedi e quattro pollici"*.

In nessuno di detti Corpi, infine, era prevista alcuna forma di addestramento formativo dopo l'arruolamento, all'infuori della c.d. *"pratica di servizio"* da eseguirsi direttamente presso i reparti di destinazione, allora ritenuta di per sé sufficiente per divenire buone guardie di terra e di mare.

Non solo, ma il frequente ricorso agli ex militari e marinai, ma anche al personale marittimo che allora era particolarmente numeroso lungo le coste italiane, dava ai singoli Corpi doganali sufficiente garanzia per una buona esecuzione del servizio di vigilanza doganale costiera e, nel nostro caso, anche nella materiale gestione e nella manovra delle imbarcazioni doganali, per le quali si richiedeva, ovviamente, una certa dose di perizia marinaresca.

La situazione rimase così immutata, se non altro riguardo al Regno di Sardegna, alla cui storia è in ogni caso sono stati legati i destini del nostro Paese, praticamente sino all'unificazione nazionale del 1861.

In quel contesto, infatti, il Parlamento del neo proclamato Regno d'Italia iniziò a discutere sull'opportunità o meno di istituire una nuova Milizia finanziaria, prim'ancora di lasciare in vita il vecchio *Corpo dei Regi Preposti delle Gabelle* (che nel frattempo aveva raggiunto un organico di 3.846 uomini) del Regno di Sardegna, né più e né meno di quanto era stato deciso, nel frattempo, per il Corpo dei Carabinieri.

La storia della Guardia di Finanza ci ricorda, infatti, che il Parlamento nazionale decise per la prima ipotesi, dando così vita, grazie alla Legge n. 816 del 13 maggio 1862, al *Corpo delle Guardie Doganali* del Regno d'Italia, posto, sin da allora, alle dipendenze del Ministro (e non del Ministero) delle Finanze.

Composto in larga misura da personale proveniente dalle varie Milizie finanziarie pre-unitarie, il nuovo Corpo doganale ebbe, quale compito principale la: *"repressione del contrabbando e la tutela dei dazi, la cui riscossione è affidata all'Amministrazione delle Gabelle"*, così come citava l'art. 2 del suo *"Regolamento Organico"*, emanato il R. Decreto n. 989 del successivo 13 novembre '62.

Così titolato per via del fatto che allora le imposte principali, sia per l'Italia che per gran parte dei Paesi Europei, erano, per tradizione, quelle riscosse dalle Dogane, il Corpo si sarebbe occupato prevalentemente della tutela dei dazi doganali di confine, che in quel contesto storico - si stima - assicuravano un'entrata di circa 60 milioni di lire annue.

Le guardie doganali avrebbero quindi tutelato anche la *privativa* (lgs. Monopoli Fiscali) sul sale e sul tabacco, che allora introitavano le casse dello Stato di circa 110 milioni di lire annue, ma anche le *privative* sulle polveri

piriche e sul lotto², che, invece, recavano utili per oltre 40 milioni di lire annue³, le imposte marittime, e gabelle di altra natura.

Come era praticato per gli altri Corpi di Finanza pre-unitari, anche quello delle Guardie Doganali del Regno d'Italia fu considerato, dalla Legge istitutiva, parte integrante della Forza Pubblica, per quanto destinato prioritariamente alla custodia ed alla vigilanza della linea e delle zone doganali di terra e di mare.

Non solo, ma in caso di conflitto armato, le guardie doganali di terra e di mare potevano essere mobilitate e, quindi, poste alle dipendenze del Ministero della Guerra o di quello della Marina.

Per l'esecuzione del servizio, il Corpo era ripartito in 27 Divisioni, 74 Circoli, 76 Distretti, 296 Luogotenenze (comandi retti da ufficiali) ed infine in 1.535 Brigate, queste ultime poste al comando di Brigadieri o Sotto Brigadieri, con una dislocazione territoriale alquanto capillare e simile a quella dei Reali Carabinieri, con una maggiore intensità lungo le frontiere terrestri e marittime del Regno, in maniera tale da dar vita ad una fitta maglia di vigilanza costiera e doganale.

A Capo delle Divisioni vi erano i *Direttori Compartimentali delle Gabelle*, i quali, oltre al Corpo delle Guardie Doganali, dirigevano anche gli uffici esecutivi doganali esistenti nella propria giurisdizione, quali le Dogane principali, le Sezioni ed i Posti d'osservazione.

I Circoli ed i Distretti, così come si esprimeva il Regolamento Doganale del 1862, erano altrimenti definiti rispettivamente *Ispezioni* e *Sotto*

² Il monopolio del gioco del lotto e del gioco in generale era ovviamente riservato allo Stato. La vigilanza delle guardie doganali era, quindi, finalizzata a reprimere il gioco vietato o clandestino, ovvero irregolare in tutte le sue manifestazioni, assicurando la propria azione sia durante le operazioni di consegna, che di deposito delle matrici del lotto.

³ La privativa sulla polvere da sparo fu abolita il 5 giugno 1869, anche se in realtà sostituita da un'imposta di fabbricazione.

*Ispezioni delle Gabelle*⁴, in relazione al grado ricoperto dal funzionario titolare, Ispettore o Sotto Ispettore, dal quale dipendevano, oltre alle Guardie Doganali, anche gli altri uffici gabellari e doganali stanziati nel territorio di competenza.

Da quel momento, sia negli atti ufficiali che nelle cronache del tempo, non vi fu una netta separazione fra i due termini, i quali perciò furono indifferentemente utilizzati sia riguardo alla gestione del Corpo, sia riguardo all'amministrazione "*civile*" delle Gabelle, sia riguardo all'area di competenza territoriale.

Riguardo al reclutamento delle guardie, la Legge n. 816 del 13 maggio 1862 che aveva per titolo "*Ordinamento delle Guardie Doganali*", stabilì che l'ammissione nel Corpo, sia di guardie attive di terra che di mare, sarebbe avvenuto per "arruolamento volontario", prescrivendo, nei comma successivi, tutta una serie di condizioni, fra cui quella di essere celibe o vedovo senza prole; dell'età (non inferiore al 21°, purché avessero assolto gli obblighi di leva, e non superiore al 30° anno di vita, ovvero il 35° per gli ex militari), ma soprattutto quella di saper leggere e scrivere.

Per i sottufficiali, ivi compresi dunque quelli destinati al "Contingente di mare", l'art. 18 del "*Regolamento Organico...*", emanato con la Legge n. 160 del 13 novembre dello stesso anno, stabilì che nessuno poteva essere arruolato con i gradi di Brigadiere o di Sotto Brigadiere se non dopo aver prestato servizio in altro Corpo doganale o in altro Corpo Armato dello Stato, ovvero fatto parte dell'Amministrazione Finanziaria.

Diverso aspetto riguardò, invece, l'addestramento del personale appena arruolato, per il quale la stessa Legge del 13 maggio 1862 prevede

⁴Sulla base dell'art. 12 del R.O., gli Ispettori e di Sotto Ispettori, pur conservando la qualifica di "*impiegati amministrativi*" delle Gabelle avevano la qualità di ufficiali superiori delle Guardie Doganali e, per questo, dovevano vestire la divisa sulla quale venivano apposti gli equivalenti gradi militari di Tenente Colonnello e Maggiore.

l'istituzione di apposite *"Brigate di Deposito"* per l'istruzione delle guardie di terra, di mare e dei "mozzi", così come confermato anche dall'art.6 del *"Regolamento Organico delle Guardie Doganali"*, approvato con il successivo Regio decreto del 13 novembre 1862.

Lo stesso *"Regolamento..."*, con gli articoli dal 32 al 34 del titolo II *"Dei Depositi"* disciplinò quella che sarebbe dovuta essere l'attività di tali reparti d'istruzione, i quali, sorti presso alcuni sedi di Comando di Circolo, sarebbero stati comandati da un Luogotenente.

Presso i "Depositi" gli allievi guardie di terra e di mare sarebbero stati istituiti sia nel servizio d'istituto (da parte di Ufficiali e Sottufficiali del Corpo stesso) che nella "vita militare", per la quale istruzione, a norma dell'art. 33, si sarebbe, invece, fatto ricorso a *"istruttori militari, secondo le specialità di servizio cui appartengono le guardie"* (quindi da ufficiali e sottufficiali della Regia Marina, nel caso del personale "di mare").

Tali prescrizioni, tuttavia, non furono attuate, almeno sino al 1881, come vedremo a breve.

Detta mancanza, molto probabilmente, fu dettata da due considerazioni: i notevoli disagi in cui versava l'Amministrazione Finanziaria in quei primi anni che avevano fatto seguito all'unificazione italiana, ovvero a causa delle difficoltà burocratiche derivanti da una dipendenza ancora incerta per un Corpo di Polizia che comunque aveva competenza nazionale.

Ricordiamo, infatti, che la stessa Legge istitutiva del Corpo (la n. 816 del 13 maggio 1862) prevedeva, a livello centrale, la dipendenza della novella "Milizia Finanziaria" dalla citata *"Direzione Generale delle Gabelle"*, mentre, a livello periferico, i vari Circoli (di livello equivalente agli odierni Comandi Provinciali) facevano capo alle Direzioni Compartimentali delle

Gabelle, con conseguenti problemi organizzativi e soprattutto di natura gerarchico-funzionale.

Ebbene, prim'ancora che fosse emanato il citato *“Regolamento Organico del Corpo delle Guardie Doganali”* (13 novembre 1862), una circolare del 18 settembre '62 fece comprendere a tutti che i “preventivati” Depositi Allievi non avrebbero operato, almeno nell'immediato. L'art. 7 della medesima stabilì, infatti, che:

“Le reclute assegnate alle singole Divisioni doganali saranno avviate direttamente alle Brigate attive, o ai posti dove occorressero vacanze, e quivi riceveranno dai graduati, o dalle guardie più anziane le istruzioni in fatto di servizio, salvo a provvedersi in seguito circa l'istruzione militare prescritta dalla legge”⁵.

A quel punto, la preparazione professionale fu affidata – possiamo affermare quasi esclusivamente – dalla sola esperienza maturata dai neo ammessi nel Corpo direttamente presso i reparti operativi (nel nostro caso le Brigate “mare” e le stesse imbarcazioni doganali), anche grazie all'esperienza e agli insegnamenti dei colleghi più anziani ed esperti.

Ma tale fattore non era di per sé una garanzia.

Oggettivamente, infatti, si registrarono notevoli carenze, soprattutto nell'ambito dell'addestramento del personale di mare (dal neo Sotto Brigadiere al mozzo doganale), lo stesso personale – si badi bene – al quale sarebbe stata affidata la responsabilità di curare e amministrare, oltre alle citate “Brigate mare”, soprattutto una consistente “fetta” del patrimonio mobiliare di pertinenza delle Gabelle, vale a dire le centinaia di

⁵ La circolare n. 48620/2366 della Divisione VI della Direzione Generale delle Gabelle in data 18 settembre 1862 ebbe per titolo *“Intorno all'arruolamento delle Guardie doganali”* e fu pubblicata sul Bollettino delle Gabelle anno 1862, pagg. 6/10.

“imbarcazioni doganali” (fra battelli, pirolance, scorridore e, dopo il 1868, persino piroscafi), che il Ministero delle Finanze aveva affidato alla Guardia Doganale per il suo servizio costiero.

Per via di detta esigenza, e praticamente sin dallo stesso 1862 si preferì, quindi, arruolare il personale, sia di terra che di mare, fra gli ex militari, i quali, per aver prestato lungamente servizio senza demerito presso il Regio Esercito e la Regia Marina, almeno dal punto di vista etico-morale e formale, non abbisognavano di particolari insegnamenti.

In realtà, gli arruolamenti nel giovane Corpo “stentavano” a decollare, e per varie ragioni. Per superare tale “impasse”, volendo ovviare alla ormai cronica carenza di personale, si provvide con la Legge 17 maggio 1863.

La nuova normativa, infatti, oltre a ridurre per gli agenti di mare la rendita richiesta per contrarre matrimonio, abolì l'obbligo dell'esperimento provvisorio di 6 mesi, causa di una continua emorragia di giovani reclute demoralizzate dalla durezza del primo impatto; ridusse da 21 a 18 il limite d'età per l'ammissione al Corpo; portò a 35 anni, anche per i provenienti dai servizi di Pubblica Sicurezza, il limite massimo di età per potersi arruolare, ed a 40 per eventuali riammissioni.

Nell'ambito di questa riforma, venne anche data pratica esecuzione, onde coadiuvare il servizio le guardie doganali, al reclutamento della figura del “mozzo doganale”, solo contemplato dall'Ordinamento del '62 e mai attuato dopo tale data.

Dai mozzi “comuni”, neo arruolati, venivano poi selezionati, tra quelli con almeno due anni di servizio e che si erano evidenziati per condotta ed operosità, i “scelti”, che tra i tanti piccoli privilegi, godevano anche di una paga annua di lire 549, superiore a quella di 480 dei “comuni”.

Questo esperimento, pur tuttavia, non diede comunque buoni risultati e già nel 1867 il reclutamento dei mozzi fu sospeso, per essere formalmente abolito due anni dopo.

Sempre nel '67, la Direzione Generale delle Gabelle stabilì che per i "candidati" all'arruolamento tra le guardie doganali di mare e che un tempo avessero fatto parte dei Corpi della Regia Marina, le allora Direzioni Compartimentali delle Gabelle, presso le quali operavano le Commissioni d'Arruolamento, avrebbero provveduto a richiedere le opportune "informazioni" presso i Comandi in Capo o Dipartimenti Marittimi ai quali l'ex marinaio era appartenuto⁶.

La veloce evoluzione normativa che caratterizzò i primi decenni del nuovo Regno d'Italia coinvolse appieno l'Amministrazione Finanziaria e, di conseguenza, anche il Corpo delle Guardie Doganali, al quale sin dalla sua costituzione erano state affidate sempre maggiori incombenze.

Per questa e altre motivazioni si rafforzò, perciò, l'esigenza di una migliore preparazione tecnico-professionale per il personale da impiegare in servizio, soprattutto in quello della vigilanza marittima e lacuale, interessato da veloci programmi di ammodernamento, soprattutto se si pensa che, appena nel 1861, per la vigilanza in mare e sui laghi di confine erano disponibili solo 211 unità, distinte fra: scorridore, paranzelle, speronate e gozzi, passate, nel volgere di pochi mesi, a 393.

⁶ Circolare n. 16358 Div. III in data 21 luglio 1867 della Direzione Generale delle Gabelle, in "Atti delle Gabelle", anno 1867, pag. 319. La circolare verrà successivamente modificata l'11 marzo 1879, stabilendo che tutte le informazioni riguardanti il personale in congedo del Corpo dei Reali Equipaggi sarebbero state fornite ai richiedenti da parte del Comando del Corpo Reale Equipaggi sedente in Spezia ("Atti delle Gabelle", anno 1879, pag. 124).

Fu, poi, nel 1863 che la c.d. *“forza doganale di mare”* fu dotata, sempre dalla Direzione Generale delle Gabelle di altri 72 nuovi natanti, ai quali successivamente fu aggiunto il contributo della navigazione a vapore.

Qualche tempo dopo si iniziò, inoltre, la costruzione di 40 paranzelle a vela e si ottenne dal Ministero della Marina la cessione del piroscifo *“San Paolo”*, mandato in crociera nell'Adriatico, lungo la costa da Ferrara a Manfredonia.

Per la conoscenza di questa e altre storie legate al *“Servizio Navale”* del Corpo rimandiamo alle ricerche del compianto Generale Pierpaolo Meccariello, il quale approfondì egregiamente, ad esempio, il ricorso del Corpo ai c.d. *“Piroscifi Doganali”*, i quali, a partire dal 1868, pattuglieranno le coste italiane onde reprimere il deleterio fenomeno del contrabbando marittimo⁷.

Tale problematica, peraltro, influì sensibilmente nelle successive scelte governative, tant'è vero che sia il reclutamento che l'addestramento delle giovani guardie fu radicalmente riformato, a tutto vantaggio della cultura professionale.

Tali scelte trovarono puntuale riscontro nel varo della Legge 8 aprile 1881, n. 149, la quale obiettivamente rappresentò una tappa davvero decisiva nella complicata esistenza delle Fiamme Gialle. Con essa si dava finalmente vita a quell'era di riforme attesa per anni dal Corpo, il cui assetto ordinativo ed amministrativo era ormai superato, nonostante fossero trascorsi appena una ventina d'anni dalla proclamazione del Regno d'Italia.

⁷ Pierpaolo Meccariello, *“Finanza di Mare. Dalle scorridore ai pattugliatori”*, edizione Editalia – Roma, anno 1994.

2° Capitolo

L'ADDESTRAMENTO DEGLI ALLIEVI MARE NEI DEPOSITI D'ISTRUZIONE (1881 – 1894)

Ebbene, fu proprio grazie alla Legge n. 149 del 1881, in relazione agli accresciuti compiti di servizio conferiti all'Istituzione (tutela delle imposte di fabbricazione, dei dazi di consumo e, in generale, di tutti i cespiti della pubblica finanza, vigilanza sulla privativa postale, sulla pesca, sulla caccia), che fu decretato il cambiamento del titolo del Corpo in "*Guardia di Finanza*" ed accorciata ancor di più la meta della militarizzazione.

Non solo, ma furono conferiti alle Guardie di Finanza ruoli ben precisi nell'eventualità di un conflitto armato, prevedendo, in caso di mobilitazione generale, la creazione di appositi battaglioni, ma soprattutto furono creati i primi "*Depositi d'Istruzione*" per gli allievi guardie di terra e di mare, antesignani delle moderne Scuole per Allievi Finanzieri⁸.

Fu l'articolo 10 della Legge n. 149 del 1881 che finalmente stabilì l'istituzione effettiva dei primi "*Depositi d'Istruzione*"⁹, precisando, infatti, che:

⁸ Gerardo Severino, "*I Depositi d'Istruzione della Guardia di Finanza*", in Rivista della Guardia di Finanza, n. 1 – Gennaio-Febrero 1992.

⁹ Il Deposito, inteso come luogo d'istruzione delle reclute, rispondeva ad una remota tradizione militare e poliziesca, tipica dell'Esercito Napoleonico, poi mutuata da quello sardo-piemontese, in particolare legata alla Gendarmeria cisalpina italiana, prim'ancora che ai Carabinieri Reali, i quali ne avevano istituito uno a Torino già nel 1822, per l'addestramento degli allievi Carabinieri presso il mastio della Cittadella. Nel 1861 il Deposito torinese lascerà spazio

“I nuovi arruolati devono essere tratti presso determinate sedi di Ispettore per ricevervi l'istruzione”.

La medesima prescrizione fu richiamata anche dal *“Regolamento di Istituzione e di Disciplina del Corpo delle Guardie di Finanza”*¹⁰, il cui art 3 dettava:

“Nei capoluoghi di alcuni Circoli sono istituiti Depositi per l'istruzione degli allievi guardie. I Depositi d'istruzione sono comandati dal Capo Circolo...”.

Lo stesso Regolamento stabilì, altresì, le modalità da seguirsi nella fase preliminare dell'arruolamento, con particolari prescrizioni per le Intendenze di Finanza, presso le quali venivano, di volta in volta, aperte le procedure di reclutamento.

Ma la formazione vera e propria dei Depositi si ebbe con il Regio decreto 26 giugno 1881, n.270, con il quale fu stabilito che i Depositi avrebbero avuto sede nelle città di Genova, Messina, Napoli e Venezia, non a caso – si noterà – sedi di importanti porti, sia mercantili che militari.

Anche per tale ragione, l'addestramento dei finanzieri di mare fu garantita da tutti e quattro i Depositi, almeno sino al 1894, anno in cui vi fu un vero e proprio “cambio di rotta”, come approfondiremo meglio nel prossimo capitolo.

Lo stesso decreto prevedeva, altresì, la composizione del c.d. “quadro istruttori”, rappresentato da 2 Ufficiali, 2 Marescialli, 2 Brigadieri, 2 Sotto Brigadieri, 4 Guardie scelte e 4 Guardie comuni.

alla Legione Allievi Carabinieri (14[^]), dalle quale dipenderanno i vari Depositi, e sul cui modello originale, più di quarant'anni dopo (nel 1906), s'ispirerà la stessa Guardia di Finanza. Nel 1863, con Decreto ministeriale n. 1319 del 9 giugno, anche le Guardie di Pubblica Sicurezza ne istituirono uno a Torino, anche se limitato all'addestramento di appena una cinquantina di allievi.

¹⁰ Emanato con Regio Decreto in data 11 giugno 1881, n. 261.

Come è facile intuire, l'istituzione dei Depositi abbisognò di numerosi, decreti e circolari attuative: provvedimenti necessari per il perfetto inquadramento di tali reparti nell'apparato amministrativo delle Gabelle.

Dall'analisi di tali atti cogliamo, infatti, l'impressione di quanto fosse sentita a livello centrale la necessità dell'istruzione del personale, specialmente dopo il varo della grande riforma che il Corpo aveva registrato nel corso dello stesso 1881.

Con la circolare del Direttore Generale delle Gabelle, datata 1° luglio 1881, che poi sarà la data ufficiale dell'entrata in funzione di tali reparti (eccezion fatta per quello di Napoli, la cui caserma non fu approntata in tempo per quella data¹¹), furono fissate le linee organizzative e regolamentari cui uniformare l'attività delle nuove strutture addestrative.

In particolare, la circolare stabiliva che gli allievi dovevano essere istruiti su tutti i rami di servizio ai quali si estendeva la vigilanza della Guardia di Finanza, mentre a coloro che non avessero già espletato il servizio di leva sarebbe stata impartita anche l'istruzione militare.

La durata dei corsi era fissata in tre mesi per gli ex militari del Regio Esercito o della Regia Marina ed in sei mesi per gli altri. Erano, inoltre, previsti tempi minori per coloro che avessero dimostrato particolare profitto nello studio (2 mesi per gli ex militari e 4 mesi per gli altri).

In ciascun Deposito, secondo l'art.5 della predetta circolare, sarebbero stati istruiti ben 200 allievi guardie dei quali 75 portati in aumento della pianta organica del rispettivo Comando di Circolo e 125 in diminuzione del contingente del Circolo stesso.

¹¹ Il Deposito venne, infatti, aperto all'attività addestrativa solo il 1° aprile del 1882.

Nulla variava in materia sanzionatoria, prevedendo anche per gli allievi la sottoposizione disciplinare alle competenti Intendenze di Finanza per quanto riguardava le mancanze di lievi entità, ovvero al giudizio della Commissione di Disciplina del Ministero delle Finanze nei casi di particolare gravità.

La circolare prevedeva, altresì, al successivo art.10, quello che oggi giorno verrebbe definito *“orario delle operazioni”*, stabilendo che gli allievi durante le 24 ore, dovevano avere 6 ore per dormire, 6 ore per l'istruzione, 6 ore per concorrere al *“servizio pratico”* in sussidio¹² alle Brigate locali e 6 ore per la mensa, per la pulizia personale, delle armi e degli arredi, nonché per la libera uscita.

Al termine del periodo di istruzione, gli allievi dovevano essere sottoposti ad un esame orale e ad uno scritto, attinenti le materie insegnate presso i Depositi, da una apposita commissione composta dagli ufficiali istruttori, presieduta dal Capo Circolo.

Era previsto, dopo un mese dal primo, anche un esame di riparazione per gli allievi giudicati non idonei. In caso di esito negativo anche di quest'ultimo, gli allievi venivano licenziati per inettitudine.

Un particolare esame integrativo doveva essere sostenuto, presso un Delegato delle Capitanerie di Porto, dagli allievi destinati al servizio di mare, i quali dovevano comunque compiere i periodi prima citati, superando il relativo esame. Come si è visto, il Comando dei Depositi era stato in origine, affidato agli stessi Capi di Circolo ove tali reparti avevano sede.

¹² Tale possibilità era già stata contemplata nel *“Regolamento Organico...”* del Corpo (Legge n. 160 del 13 novembre 1862), al cui art. 35 si legge: *“La forza doganale destinata presso i Depositi concorre al servizio di vigilanza secondo gli ordini dell’Ispettore o Sotto Ispettore locale”*.

Nonostante la riforma del 1881, gli arruolamenti nella neonata Guardia di Finanza continuavano a scarseggiare, rispetto ovviamente alle aspettative dell'allora Direzione Generale delle Gabelle, tanto che per far fronte ai numerosi vuoti registrati in entrambi i Contingenti si erano dovuti destinare temporaneamente a servizi di vigilanza finanziaria anche i militari del Regio Esercito, come ricorda il Tenente Pietro Giuliano¹³.

Una vera e propria "boccata d'ossigeno", soprattutto riguardo al reclutamento del personale "di mare", si ebbe a partire dal 1886, anno in cui fu emanata la Legge n. 3754 del 2 aprile, per l'approvazione della quale, durante i lavori parlamentari, l'On.le Ascanio Branca, relatore della Commissione, riferendo alla Camera dei Deputati sul relativo progetto, aveva detto:

"Scopo di questi articoli è di reclutare il personale delle guardie fra gli iscritti di leva, il che gioverà a dare al Corpo stesso maggior prestigio e solidità. Quando poi si rifletta che le guardie di finanza costituiscono una forza armata abbastanza numerosa, e che in tempo di guerra i drappelli del confine possono insieme ai nostri reggimenti alpini concorrere efficacemente alla difesa del territorio, ogni provvedimento per dar loro la disciplina e l'ordinamento di un Corpo militare va lodato..."

Con la stessa Legge:

"...si concessero alcuni miglioramenti di carriera e di assegni e si esentarono dal servizio militare i giovani appartenenti alla Guardia di Finanza, nella lusinga di promuovere così gli arruolamenti e le rafferme"¹⁴.

¹³ Pietro Giuliano, "1861 – 1921. L'evoluzione della R. Guardia di Finanza", in "Rivista della R. Guardia di Finanza", n. 4, anno 1922, pag. 11.

¹⁴ Ibidem.

A partire, poi, dal 1887 furono emanate apposite norme concernenti l'istruzione, dalle quali si evince che era ben vivo, nelle superiori gerarchie Ministeriali il desiderio di rendere più autonomi i Depositi ordinari d'istruzione degli allievi guardie.

L'art. 1 del Regio Decreto in data 20 marzo 1887 stabilì, in particolare che i Depositi:

“...anche quando sono comandati da un ufficiale del Corpo, indipendente dal Capo Circolo, avranno il seguente personale: un ufficiale superiore, un ufficiale subalterno, un maresciallo, quattro brigadieri, quattro sotto brigadieri e dieci guardie, cinque delle quali scelte”.

La stessa previsione viene riscontrata nella successiva disposizione n. 38 (Regio decreto del 31 marzo 1887) il cui art.4 denominato *“Comando dei Depositi”*, detta:

“Di regola i depositi ordinari sono comandati dal Capo Circolo locale, ma possono essere comandati da ufficiali superiori del Corpo indipendenti dal detto Capo di Circolo”.

Con la circolare del Direttore Generale delle Gabelle, datata anch'essa 31 marzo 1887, veniva emanato il nuovo *“Regolamento per i Depositi Ordinari degli allievi guardie e per il Deposito Speciale degli allievi sotto brigadieri”.*

In quest'ultimo caso ci riferiamo a quello di Napoli, presso il quale operò, dal 1886 al 1890, una *“Sezione Speciale”* per l'addestramento dei futuri Sotto Brigadieri del Corpo¹⁵, ivi compresi quelli di mare, reclutati al livello nazionale fra i giovani forniti di licenza ginnasiale o tecnica (quindi

¹⁵ A tale Scuola furono pure destinati gli ex sottufficiali provenienti dal Regio Esercito e dalla Regia Marina, arruolati nel Corpo con il grado di Sotto Brigadiere, i quali avrebbero frequentato un corso di preparazione non inferiore ai 4 mesi. Come da circolare n. 203404/25678 – Div. VI della Direzione Generale delle Gabelle in data 29 novembre 1886. In *“Bollettino Ufficiale della Guardia di Finanza”*, anno 1886, pag. 395.

anche quelle rilasciate dagli Istituti o Scuole Nautiche del Regno), a norma dell'art. 6 dell'Allegato "F" della citata Legge 2 aprile 1886, n. 3754.

Il Capo III della suddetta circolare stabiliva che in ogni Deposito Ordinario l'aliquota del personale da istruire dovesse essere ripartita in tre classi (art. 10). Alla prima venivano assegnati gli allievi poco versati nella lettura e nello scrivere; alla seconda coloro che sapevano leggere e scrivere correttamente, mentre alla terza quelli in possesso di un'istruzione elementare non inferiore alla 3^a classe.

Alla fine di ogni mese addestrativo, tutti gli allievi venivano sottoposti ad un esame scritto e orale riguardante le materie insegnate.

I promossi avrebbero, di conseguenza, fatto parte della classe successiva, mentre i non meritevoli rimanevano nella stessa classe fino all'esame successivo. Al termine del corso, gli allievi venivano sottoposti ad un esame finale, superato il quale venivano avviati al servizio attivo.

Le guardie aspiranti al servizio di mare, non in possesso del "libretto di navigazione", continuavano a dover sostenere l'esperimento di servizio pratico presso un Delegato della Capitaneria di Porto, allo scopo di dimostrare l'attitudine marinaresca.

Questa, in particolare, veniva "mutuata" anche grazie all'esercizio pratico cui (sia gli allievi sottufficiali in formazione a Napoli, sia gli allievi guardie presso i rimanenti Depositi) fu sottoposto il personale a bordo dei mezzi nautici opportunamente messi a disposizione da parte dei locali Comandi di Circolo.

D'altra parte, tenendo a mente quanto precedentemente scritto riguardo alla responsabilità amministrativa concernente l'utilizzo di "beni dello Stato", al quale ovviamente appartenevano le vecchie "imbarcazioni

doganali” e i nuovi mezzi nautici delle Fiamme Gialle, il Corpo non poteva certo permettersi l’imbarco di personale inefficiente, per non dire “incompetente” in materia, fatta eccezione per i “Battelli Incrociatori”, ove si poté comunque contare su personale specializzato della Regia Marina.

L'art. 14 della circolare del 31 marzo 1887 (*“Regolamento per i Depositi...”*) prevedeva la distribuzione delle ore per l'istruzione. Esse erano ripartite in due ore per gli esercizi di scrittura, lettura e di aritmetica elementare; due ore per l'istruzione regolamentare e due per quella militare, dando facoltà ai comandanti di Deposito di variarle a seconda delle esigenze addestrative.

In particolare, l'istruzione regolamentare da impartirsi agli allievi guardie comprendeva lo studio delle norme riguardanti: il Corpo (legge organica, amministrazione, disciplina, uso delle armi, ecc.), le dogane, le privative, il dazio di consumo, le imposte di produzione, il lotto e le carte da gioco, oltre ad idoneo addestramento militare.

In base all'art.9, erano previsti anche dei turni di servizio pratico presso le Brigate locali, da parte degli allievi con più di due mesi di permanenza al Deposito. Tali turni non dovevano superare complessivamente le sei ore giornaliere, senza arrecare pregiudizio all'istruzione ordinaria.

Tornando a parlare dell’addestramento dei Sottufficiali, occorre aggiungere che il corso allievi sotto brigadieri era ripartito in quattro classi alle quali venivano assegnati gli allievi secondo la loro permanenza al Deposito stesso.

In particolare, avrebbero fatto parte della prima classe gli allievi avviati direttamente dalle Intendenze, della seconda classe coloro che avessero superato una prova scritta e verbale alla fine del primo mese e così via.

Durante i periodi addestrativi, i frequentatori venivano istruiti, progressivamente ed a seconda della classe, su tutti i rami del servizio e sulla vita militare, oltre che sui doveri del grado e su quelli di futuri comandanti di Brigata.

Le materie professionali riguardavano, in particolare, le tradizionali funzioni del Sottufficiale e comprendevano importanti nozioni concernenti la legislazione doganale, le privative, i dazi di consumo, le imposte di produzione, il lotto e le carte da gioco, nonché le necessarie istruzioni sull'organizzazione del Corpo e sulle qualifiche dei sottufficiali.

Le ore destinate all'istruzione erano ripartite a seconda dell'orario giornaliero fissato dal comandante del Deposito. Per sommi capi, esse erano così distribuite: due ore per gli esercizi di scrittura, lettura ed aritmetica; due ore per l'istruzione regolamentare e due per quella militare.

Trascorso il periodo addestrativo, gli allievi venivano sottoposti ad un esame finale da parte di una apposita commissione, composta dal Capo della Dogana locale, da un segretario dell'Intendenza di finanza e da un ufficiale superiore delle Guardie di Finanza.

Coloro che non superavano il primo esame venivano ammessi ad un secondo esperimento; chi non superava tale esperimento veniva avviato al servizio attivo in qualità di guardia comune.

Gli allievi sotto brigadieri aspiranti al servizio di mare, non muniti del libretto della gente di mare (a dire la verità pochissimi), prima di esservi assegnati dovevano superare un apposito esperimento pratico innanzi ad un delegato della Capitaneria di Porto, onde dimostrare la propria preparazione.

Gli allievi giudicati idonei venivano avviati ai reparti operativi, in attesa della loro nomina al grado di sotto brigadiere. I medesimi non avrebbero comandato le Brigate se non dopo aver acquisito una specifica esperienza di comando, durante un tirocinio non inferiore ai tre mesi. Il primo corso speciale si concluse nel 1887, con la promozione a sotto brigadiere di 15 allievi¹⁶.

Con circolare del 31 marzo 1889, la durata dei corsi fu stabilita in quattro mesi, in modo da aversi tre corsi a ciclo continuo. Nello stesso anno, con circolare del 7 ottobre, tale durata venne elevata a sei mesi, con inizio al primo gennaio di ogni anno.

I corsi per allievi sotto brigadieri furono sospesi dall'ottobre 1890 per effetto della circolare 128905/21701 Div.VI del 17 settembre 1889 del Direttore Generale delle Gabelle, e mai più riaperti presso quella sede.

Ma la vita dei Depositi d'Istruzione del Corpo non fu sempre ottimale, dovendosi spesso "rapportare" con le varie problematiche che l'Istituzione intera era chiamata a risolvere. Nell'ultimo decennio dell'Ottocento, infatti, anche la Regia Guardia di Finanza fu chiamata a sostenere difficili prove e, soprattutto, economie, a fronte della grave crisi in cui versò la Finanza pubblica nel biennio 1893-1894.

Dopo la caduta del Governo Giolitti, il nuovo Ministro delle Finanze, On. Sidney Sonnino, nel chiedere maggiori "sacrifici" ai contribuenti, impose anche economie alla Pubblica Amministrazione, falciando così gli ordinamenti di molte Istituzioni.

¹⁶ Fra i frequentatori dei corsi per sottufficiali ricordiamo Giovanni Macchi, l'eroico maggiore comandante del XX Battaglione mobilitato, caduto sul Pal Piccolo durante la "Grande Guerra", il quale, promosso sottufficiale nel 1890 classificandosi primo, rimase in servizio presso il Deposito Ordinario a quella sede, prima, e presso quello di Maddaloni, successivamente, svolgendo il compito di istruttore.

Al recupero delle energie dovette contribuire, come anticipato prima, anche la Regia Guardia di Finanza, alla quale, con R. D n. 374 del 6 agosto 1894, fu imposta la soppressione dei Comandi di Divisione e di non pochi Comandi di Circolo.

Le funzioni degli 8 Comandi Divisionali, i quali peraltro non avevano mai ottenuto l'auspicata e piena autonomia con la quale sarebbe stato possibile concretizzare un decentramento funzionale, furono conferite a soli tre Ispettori Superiori (parificati a Colonnelli - Ten. Colonnelli), trasferiti tutti a Roma ed a ciò designati dal "*Comitato del Corpo*"¹⁷.

Dislocati presso la Direzione Generale delle Gabelle, gli Ispettori avrebbero esercitato, con frequenti visite ai Comandi di Circolo di tutto il Paese (posti alla diretta dipendenza della Direzione Generale delle Gabelle), le funzioni di alta vigilanza sul servizio e sulla disciplina.

A norma dell'art. 3 del medesimo provvedimento, uno dei tre Ispettori fu quindi nominato membro effettivo nel "*Comitato del Corpo*", in sostituzione dell'Ispettore Divisionale, nonché del Consiglio di Amministrazione del Fondo di Massa.

¹⁷ La Legge n. 398 del 14 luglio 1891, oltre ai citati Comandi Divisionali aveva istituito, nell'ambito del Ministero delle Finanze, il c.d. "*Comitato del Corpo*". Organo collegiale apparentemente simile a quello dell'Arma dei Carabinieri¹⁷, il "*Comitato*" contribuì a dare alla Guardia di Finanza un assetto sempre più militare, sperimentando metodologie gestionali che, tempo dopo, fecero capo al Comando Generale ed alle sue strutture interne. Istituito per disposizione dell'art. 10, il "*Comitato del Corpo*", alla cui direzione fu posto un Generale del Regio Esercito, era composto da un Ispettore Generale e dal un Capo di Divisione del Ministero delle Finanze, da un ufficiale superiore del Regio Esercito e da un ispettore Comandante di Divisione della Guardia di Finanza. Si deve al "*Comitato del Corpo*", ma soprattutto agli ufficiali della Guardia di Finanza che vi si alternarono negli anni, le principali riforme che accompagneranno il Corpo in quello scorcio di secolo e nei primi anni del '900, prime fra tutte l'estensione alla Guardia di Finanza dell'appellativo di "*Regia*", previsto con il R. decreto n. 99 del 27 maggio 1892, nonché l'adozione di un fregio proprio del Corpo (cornetta da cacciatore, granata con fiamma e fucili incrociati), adottato con la circolare n. 2864 della Direzione Generale delle Gabelle in data 24 agosto, sempre del 1892, in sostituzione dello Stemma Sabauda previsto dal Regolamento delle Guardie Doganali del 1862. Importante fu poi l'istituzione, nel 1896, della Scuola per Ufficiali, a Caserta, ed i tanti provvedimenti di legge con i quali si migliorò la carriera ed il benessere del personale, avvicinandolo sempre più a quello delle Forze Armate, al quale venivano, invece, riconosciute prerogative e trattamenti privilegiati.

In ogni caso, il Corpo continuò per la propria strada. Con la conversione del citato R. decreto 6 agosto 1894 nella Legge 22 dicembre 1895, n. 721, la Guardia di Finanza assunse caratteristiche e formazione sempre più militari.

Nel Regolamento del Corpo fu inserita la possibilità di applicare alcuni articoli del Codice Penale per l'Esercito a talune mancanze disciplinari commesse dalle guardie. Oltre ad un ringiovanimento dei quadri attraverso un più rapido avanzamento con esami a Sotto Brigadiere ed a Brigadiere, la nuova legge sancì lo svincolo dei Comandi di Circolo dalle Intendenze di Finanza, sia nei rapporti disciplinari che in quelli amministrativi.

Con la diretta dipendenza dei Circoli dalla Direzione Generale delle Gabelle si avvicinò ancor di più la meta dell'autonomia del Corpo.

Sul piano pratico, e per le ragioni prima enunciate, gli arruolamenti nel Corpo calarono inesorabilmente, così come ci documenta la statistica dei Depositi Allievi Guardie relativa al primo trimestre del 1894, secondo la quale, in tale periodo furono ammessi in tutti e quattro i Depositi solo 426 nuovi allievi Guardie, di cui 410 del ramo di terra e solo 16 di quello di mare.

A quello di Messina, in particolare, furono ammessi 142 di terra e 13 di mare, non poca cosa, almeno secondo il giornale *"Il Monitore..."*, il quale evidenzia il fatto che lo stesso reparto:

*"...come nelle ammissioni, così pure nel passaggio al servizio attivo ha dato il maggior contingente"*¹⁸.

Il Medesimo giornale, ricorda, poi che:

¹⁸ Tratto dall'articolo *"I Depositi Allievi nel primo trimestre 1894"*, in *"Il Monitore delle Guardie di Finanza"*, n. 24 del 13 giugno 1894, pagg. 1 e 2.

“Alla data del primo aprile 1894 rimasero nei Depositi 905 allievi, dei quali 44 di mare, così ripartiti (segue prospetto), Messina, 277 di terra e 33 di mare”¹⁹.

Per quanto attiene l’addestramento delle Guardie del contingente di mare va detto che, dopo il trasferimento a Verona del primitivo Deposito Allievi di Venezia, avvenuto il 24 febbraio dello stesso fatidico anno 1894, nell’impossibilità di:

“...dare agli allievi l’istruzione pratica per i servizi dei porti e delle dogane, così tutte le nuove reclute che dovranno essere adibite a tali servizi, verranno concentrate a Genova, dove riceveranno la necessaria istruzione”²⁰.

Ciò non volle dire che a Messina non si addestrassero più gli allievi guardie di mare, anzi, ma solo che la funzione demandata al vecchio Deposito lagunare, riguardo principalmente ai servizi di porto e doganali, era stata trasferita al Deposito genovese, al quale avrebbero inviato le nuove “reclute” le varie Intendenze di Finanza (ove operavano ancora le c.d. “commissioni d’arruolamento”) competenti per le varie provincie del Nord Italia. Di ciò se ne ha conferma da quanto documenteremo nel prossimo capitolo.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Tratto dall’articolo “Il Deposito di Venezia”, in “Il Monitore delle Guardie di Finanza”, n. 8 del 21 febbraio 1894, pag. 3.

3° Capitolo

LA “SEZIONE SPECIALE”

ALLIEVI GUARDIE MARE DI MESSINA

(1894 – 1908)

Sin dal 1881, come è già stato ricordato, l’addestramento delle Guardie di Finanza del contingente di mare fu assicurata da tutti e quattro i Depositi originari, essendo operanti, infatti, nella città di mare di Messina, Napoli, Genova e Venezia, tutte sedi di importanti porti commerciali, prim’ancora che militari.

In realtà, il numero più consistente di “guardie mare” in addestramento si era registrato in quello di Venezia, la cui caserma era ubicata sull’isola della Giudecca, quindi in piena laguna, ma soprattutto nel pieno delle attività portuali e doganali, essendo anche molto prossima alla sede storica di quella organizzazione gabellaria²¹.

Il Deposito veneziano era “stato ospitato” presso l’ex Convento benedettino di San Cosmo, come ancora oggi lo definiscono i veneziani, eretto in uno dei luoghi allora fra i più remoti e solitari della città, per l’appunto alla Giudecca, collocato tra la Chiesa di Santa Eufemia e la Laguna.

²¹ Sulla vita che si svolgeva nei Depositi Allievi si consiglia Oriana Fallaci, *“Un Cappello pieno di ciliegie”*, nel quale la grande scrittrice ricostruisce, fra le altre vicende di famiglia, anche quelle legate a suo nonno, Antonio Fallaci, che aveva militato nella Guardia di Finanza proprio in quel contesto storico, partendo dal Deposito di Venezia. Il libro è stato pubblicato da Rizzoli – Milano, anno 2008. Alle ricerche collaborò anche l’allora Maresciallo Gerardo Severino. Vgs. a riguardo Gerardo Severino, *“In ricordo di Oriana Fallaci. Nonno Antonio, il Finanziere”*, rivista “Il Finanziere”, n. 11/2006.

Il complesso monastico dei SS. Cosma e Damiano era stato fondato nel 1481 da Marina Celsi, già Badessa del monastero di San Maffio di Murano e di Santa Eufemia di Mazzorbo. Con la caduta della Repubblica di Venezia e le conseguenti dominazioni francese e austriaca, il complesso di San Cosmo fu incamerato fra i beni del Demanio e, quindi, utilizzato per usi profani (caserma, ospedale, fabbrica di sale per la pastorizia, ecc. ecc.).

Il monastero fu, infatti, adattato, nel 1810 in caserma e dopo il 1815 (sotto gli austriaci del Lombardo-Veneto) per uffici della c.d. “Ragionateria Centrale”, mentre nel 1832 fu nuovamente caserma per il V Battaglione di Fanteria della locale guarnigione austriaca, come ricorda il Battaglia²².

Da quell’anno in avanti, il poderoso immobile fu utilizzato, anche come deposito, dall’Amministrazione Finanziaria dell’Imperial Regio Governo del Lombardo-Veneto, tant’è vero che nel 1856, in una nota guida della città, accanto al nome del convento viene riportata la frase: “...con monastero di vergini benedettine, convertito ora in caserma e a deposito della R. Finanza”²³.

Che l’intero immobile demaniale fosse utilizzato a caserma, ancora verso la metà degli anni ’80 dell’Ottocento, c’è lo conferma, nel 1885, una preziosa ricerca del Tassini, il quale, accanto al titolo del complesso monastico aggiunse la frase: “...ora è caserma”²⁴.

Considerata anche la sua collocazione geografica, in piena laguna ma ben collegato con il centro cittadino, l’intero complesso monastico “faceva gola” soprattutto alla nascente imprenditoria, tant’è che nel corso del 1886,

²² Michele Battaglia, “Cenni Storici e Statistici sopra l’isola della Giudecca”, Tipografia G. B. Merlo – Venezia, anno 1832, pag. 37.

²³ Francesco Zanotto, “Nuovissima Guida di Venezia e delle Isola della sua laguna”, Gio. Brizeghel Tip. Lit. Editore – Venezia, anno 1856, pag. 620.

²⁴ Giuseppe Tassini, “Edifici di Venezia distrutti o volti ad uso diverso da quello a cui furono in origine destinati”, Reale Tipografia G. Cecchini – Venezia, anno 1885, pag. 29.

la chiesa di San Cosmo fu “ceduta” alla celebre impresa “*Maglierie Herion*”, una società privata che la trasformò in un modernissimo opificio per la produzione di filati e prodotti tessili.

Come ricordano gli storici di Venezia, il suo interno fu stravolto e adattato alle “nuove esigenze”. Furono realizzati due solai che la suddivisero in tre piani destinati alla produzione e tutti gli affreschi, esclusi quelli della cupola, furono danneggiati ed alcuni gravemente mutilati.

Nel 1895, a pochi mesi dal trasferimento del Deposito Allievi Guardie a Verona, anche il Monastero di San Cosmo fu ceduto alla “*Herion*”, mentre alla Regia Guardia di Finanza non rimase che la sola caserma sede del “*Naviglio*”.

Alla Giudecca, infatti, sin dal 1868 aveva avuto sede la “*Stazione Navale*”, di cui tratteremo in avanti, mentre nel 1896 vi verrà stanziata la “*Stazione Battelli Incrociatori*”, in una spaziosa caserma che il Bonfanti²⁵ identifica presso l’anagrafico n. 1, probabilmente la stessa che assicura ancora sede alla Stazione Navale dell’odierna Guardia di Finanza, presso la caserma “*Mocenigo*”.

Ma torniamo alla nostra storia. Nel corso del 1894 – come abbiamo appena ricordato – il Deposito di Venezia fu trasferito a Verona, mentre l’anno seguente la stessa sorte toccò a quello di Napoli, opportunamente trasferito a Maddaloni, in provincia di Caserta²⁶.

²⁵ Sicinio Bonfanti, “*La Giudecca nella storia, nell’arte, nella vita*”, Libreria Emiliana Editrice – Venezia, anno 1930, pag. 235.

²⁶ In virtù del Decreto Ministeriale del 9 luglio 1895, a far data dal 1° di detto mese. Dal Bollettino Ufficiale della Regia Guardia di Finanza, anno 1895, pag. 414.

Rimaneva in piedi, oltre a quello di Messina, solo quello di Genova, al quale, come abbiamo ricordato nel precedente capitolo, venivano inviati i soli allievi di terra, per le ragioni che approfondiremo a breve.

A quel punto, esattamente dal 1° febbraio del 1894, gli allievi di mare furono, quindi, istruiti, solo presso il Deposito Allievi di Messina, a quel tempo già acuartierato nella storica caserma di *San Salvatore dei Greci*, ove fu concepita l'ottima idea di istituirvi un'apposita "*Sezione Speciale*".

Non è, questa, una mera supposizione redazionale, ma una concreta evidenza, frutto delle stesse ricerche archivistiche e bibliografiche compiute per la realizzazione di questo lavoro.

Nel primo caso, si ha conferma di ciò grazie all'assegnazione, proprio a far data dal 1° febbraio 1894, di un sottufficiale istruttore appartenente al contingente di "mare", mentre nel secondo caso, ci ha dato riprova un articolo pubblicato dal giornale "*Il Monitore...*".

Ebbene, anche se nella realtà dei fatti, sia sul Bollettino Ufficiale della Regia Guardia di Finanza che su quello delle Gabelle, nessuna traccia è emersa riguardo a tale decisione, ancorché presa dalla Direzione Generale delle Gabelle del Ministero delle Finanze, sappiamo di certo che la scelta di affidare ad un sottufficiale qualificato la guida della "*Sezione Speciale*" cadde sul Sotto Brigadiere "mare" Antonio Longardi – al quale dedicheremo un approfondimento nell'ultima parte del libro – un vero "lupo di mare", peraltro munito del diploma di "Capitano di Lungo Corso", conseguito presso la prestigiosa "*Scuola di Nautica*" di Gaeta e dal cui foglio matricolare, rinvenuto negli Archivi del Museo Storico, abbiamo avuto conferma di ciò.

In esso, infatti, viene annotata, alla data del 1° febbraio 1894, la seguente frase:

“Tramutato a Messina per essere adibito come istruttore presso la sezione speciale degli allievi di mare nel locale Deposito d’Istruzione”.

Cessava, quindi, di svolgere anche tale funzione il vecchio Deposito di Genova, allora operante ancora presso la storica Caserma di “*Santa Teresa*”, l’antica sede della Scuola di Marina, antesignana della futura Accademia Navale, ove era stato istituito nel 1881, come s’è già ricordato in precedenza²⁷.

Si trattò, nel caso di Genova, di una decisione connessa principalmente al fatto che essendosi, tale sede, rivelata scomoda per l’insegnamento dell’arte marinaresca, la Direzione Generale delle Gabelle aveva già da tempo espresso l’intenzione di sopprimere detto reparto; una idea che si sarebbe dovuta concretizzare nel corso dello stesso 1894 (anno di grandi ristrettezze economiche, come s’è ricordato in precedenza), ma sulla quale si dovette soprassedere a causa delle proteste indirizzate da più parti alla stessa Direzione.

Ciò, in effetti, avverrà solo nel 1898, nel quadro della più radicale e incisiva riforma dei reparti d’istruzione del Corpo, in virtù della quale il Deposito ligure verrà definitivamente soppresso, lasciando quindi spazio all’addestramento dei militi del contingente di terra ai soli Depositi di Messina, Maddaloni e Verona.

Per meglio comprendere l’importanza di una siffatta istituzione proprio a Messina, occorre fare però un passo indietro, ricordando che il 27 ottobre del 1893, l’Ispettore Divisionale Federico Barbieri fu trasferito da Verona a Roma onde ricoprire, presso il Ministero delle Finanze, la carica di

²⁷ Gerardo Severino, *“La Caserma Santa Teresa a Genova: da Scuola di Marina a sede di reparti della Guardia di Finanza”*, pubblicato sul sito www.sullacrestadellonda.it.

Capo della VI Divisione (*“Personale R. Guardia di Finanza”*): carica decisamente molto importante, anche per le decisioni che grazie ad essa verranno adottate.

Il Barbieri – occorre ricordarlo – era un personaggio, già allora, molto autorevole e influente, peraltro conosciuto da tutta l’Istituzione Guardia di Finanza per rettitudine e preparazione, per non parlare della stessa Direzione Generale delle Gabelle, che lo stimava non poco anche per la sua versatilità sia nel Comando di reparti del Corpo che nello studio e risoluzione delle varie problematiche amministrative e regolamentari²⁸.

Ebbene, l’Ispettore Barbieri sino al 2 agosto del 1892 aveva retto proprio il Comando dell’VIII Divisione Guardia di Finanza di Messina, che da quella data verrà assunto dal parigrado Luigi Sartori, anch’egli nome molto noto alle Fiamme Gialle, ma soprattutto alla loro storia, il quale aveva già prestato servizio in Sicilia, comandando, dal dicembre 1878, il Circolo di Terranova di Sicilia (l’odierna Gela)²⁹.

Fu, dunque, proprio grazie a questa fortunatissima “unione d’intenti” fra il Barbieri e il Sartori che la Direzione Generale delle Gabelle prese una importantissima decisione: quella di istituire, presso lo stesso Deposito di Messina, una *“Sezione Speciale”* destinata alla formazione del personale del

²⁸ Federico Barbieri nacque a Suzzara (Mantova) il 5 dicembre del 1844. Nel 1863, giovanissimo entrò nell’amministrazione doganale, la stessa che scalò rapidamente nei gradi e negli incarichi, grazie soprattutto al suo vivace ingegno. Sotto Ispettore nel marzo del 1874, nel 1876 fu nominato Ispettore delle Gabelle (equivalente del grado di Maggiore), destinato al Comando del Circolo delle Guardie Doganali di Terranova di Sicilia, prima meta di sempre più importanti incarichi e comandi, che ben presto, dopo la parentesi messinese, lo porteranno alla Direzione della “VI Divisione - Personale Guardia di Finanza” operante nello stesso Dicastero delle Finanze. Il Barbieri morì ad Ancona il 12 dicembre 1926. Per maggiori dettagli sulla vita dell’Ufficiale vgs. Salvatore Galiano, *“Federico Barbieri e i suoi tempi”*, Tipografia Agostiniana – Roma, anno 1928.

²⁹ Luigi Sartori. Già guardia di finanza del Lombardo-Veneto, nel 1867 transitò nel Corpo delle Guardie Doganali con il grado di Sottobrigadiere. Promosso Sottotenente nel 1875, il Sartori percorse tutte le tappe della gerarchia del Corpo, comandando reparti di altissimo prestigio. Raggiunta l’autonomia della Guardia di Finanza, nel 1906, il Sartori fu nominato Colonnello ed il 26 agosto dello stesso anno assunse la carica di Comandante in 2^a del Corpo. Fu collocato a riposto per limiti d’età il 25 dicembre 1909.

contingente di mare, alla quale torneremo a breve, dopo aver assolto ad una importante precisazione.

Occorre, infatti, rammentare, per meglio comprendere l'importanza che avrà in futuro la "Sezione Speciale", che un più proficuo addestramento delle nuove "leve di mare" trovava ragion d'essere anche nella recente riforma che aveva interessato quello che oggi definiremmo "comparto navale" della Guardia di Finanza.

Il tutto aveva avuto inizio alcuni anni prima, esattamente nel corso del 1891, allorquando la Regia Marina aveva iniziato a dislocare sui laghi di confine Maggiore e di Garda alcune sue torpediniere (dette appunto "Battelli Incrociatori"), onde eseguirvi la vigilanza con personale misto: marinai per il governo dei mezzi; guardie di finanza per la vigilanza doganale vera e propria.

Come ricorda anche il Generale Pierpaolo Meccariello, risale proprio al 1891 un primo:

*"... accordo tra i Ministeri della Marina e delle Finanze per l'impiego permanente di unità militari per la vigilanza doganale sui laghi"*³⁰.

Motivo principale dell'intesa era quello di assicurare al confine con la Svizzera una efficace difesa contro il contrabbando doganale: una ferrea vigilanza che impedisse l'introduzione di merci in frode, grazie alla facile e pronta "via dei laghi", per la quale transitavano impunemente numerosi e grossi carichi di coloniali e di tabacchi, sottratti ovviamente al pagamento di qualsiasi tributo.

³⁰ Pierpaolo Meccariello, "Finanza di Mare...", op. cit., pag. 59.

Il servizio verrà poi regolamentato ufficialmente il 9 marzo 1893, grazie al Regio decreto n. 147. Così come stabilì l'art. 1 del provvedimento normativo nazionale, furono istituiti:

“...sui laghi Maggiore di Garda servizi speciali per la vigilanza finanziaria di confine col mezzo di barche torpediniere della R. Marina, specialmente allestite a tale scopo e munite di proiettori fotoelettrici”.

Il Decreto fu emanato su proposta del Ministro delle Finanze, di concerto con quello della Marina, così come il Regolamento Interministeriale (Finanze e Marina) datato 4 luglio 1893, con il quale si disciplinò, nel dettaglio, l'esecuzione dei servizi ed i relativi rapporti fra i Comandi della Regia Marina con quelli della Guardia di Finanza.

Durante l'estate di quello stesso anno, anche in Sicilia si decise di “sperimentare”, lungo alcuni tratti costieri dell'isola, il c.d. “*servizio di pattugliamento costiero*”, e per gli stessi fini per i quali era stato previsto quello sui laghi di frontiera.

In quel contesto, l'allora Comandante dell'8^a Divisione Guardie di Finanza di Messina, il già citato Ispettore Luigi Sartori, constatata l'impossibilità di assicurare efficacemente la repressione del contrabbando che si esercitava su vasta scala lungo le coste del canale di Sicilia, decise di istituire un servizio di vigilanza sul mare territoriale, nel tratto che da Marsala si estende fino al porto di Catania.

In tale direzione furono, quindi, noleggiati due Piroscafi di proprietà della “*Società Generale Siciliana*”, lo “*Scilla*” ed il “*Reggio*”, i quali furono espressamente affidati:

“...ad un personale esperto, onesto e solerte, senza ingerenza d'autorità estranee, con a bordo quattro Sottobrigadieri, muniti di diploma

di capitano mercantile, nonché al comando delle Tenenze Ufficiali pratici del mestiere del mare...”³¹.

Era chiaro, a quel punto, che non poteva che essere Messina la futura sede della “Sezione”, come ci conferma finalmente il secondo caso prima annunciato.

Che il nostro Deposito siciliano fosse già assunto allo “specifico compito” dell’addestramento marinaresco (oltre per il servizio nei porti e nelle dogane) ed ancor prima del 1898, data della “riforma ufficiale” dei Reparti d’Istruzione, lo si deduce anche dal seguente articolo, pubblicato sul “*Monitore*” nell’aprile del 1895, laddove si legge che:

“...in questo di Messina, il cui incremento se non segnalato da giornali cittadini (non proclivi del resto a far lodi di una istituzione poco amata qui per ragioni facili da comprendersi), non è peraltro d’un valore inferiore a quello di Verona, e del cui merito va data lode all’intelligente e solerte Ispettore sig. Pedone Antonio, che con cura ammirevole ed indefessa si occupa instancabilmente della istruzione, non solo, ma di tutto quanto può interessare, dal lato ornamentale, un Deposito quale possa desiderarsi.

E che questo Deposito fornisca ai Circoli un personale edotto dei suoi doveri e della istruzione militare che vi si riceve, lo provi il fatto, che oltre ad essere tenuto nel debito conto dall’Amministrazione; nella recente rivista passata alle truppe il giorno 14 volgente dal signor Generale Comandante la Divisione, una Compagnia Allievi comandata dal Sotto Ispettore signor Quagliardi Cesare³², forte di cinque plotoni comandati dai Tenenti signori Arpaja Pasquale, Perla Ettore, Sotto Tenente sig. Vallecce Vito e dai

³¹ Tratto da “*Il Monitore delle Guardie di Finanza*”, n. 37 del 13 settembre 1893.

³² In quel contesto storico (1895) il Sotto Ispettore Cesare Quagliardi era stato appena trasferito a Messina quale “aggiunto” al locale Comando di Circolo, ma molto probabilmente dovette assunse anche l’incarico di “Vice Comandante” del Deposito Allievi. Vi rimarrà sino al giugno dell’anno seguente, allorquando verrà trasferito a Catanzaro.

Brigadieri Giglio Luigi e Cardea Paolo (quest'ultimo comandante il plotone allievi mare), ebbe a riportare il plauso pubblicamente esternato in piazza d'armi al Sotto Ispettore Quagliardi dal prefato sig. Generale, il quale ebbe ad ammirare il contegno marziale, la bella tenuta e l'ordine perfetto della Compagnia.

*Compagnia – prosegue l'articolo – che con la brillante numerosa fanfara del deposito, guidata dal Capo trombettiere Guardia **Giarduia Giuseppe**³³ si fece vieppiù ammirare sia per la novità delle marcie, sia per l'assieme armonico dei motivi, nonché per l'inappuntabile sfilamento.*

*E se vuoi una prova maggiore del conto in cui è tenuto dal Superiore Dicastero il detto Deposito basti accennare, che **per recente disposizione ministeriale**³⁴, **tutte le reclute del ramo mare che saranno da ora in poi arruolate nel Regno, verranno dirette al Deposito di Messina, presso il quale vi è già una Sezione Speciale** fornita di tutto ciò che in materia tecnica possa servire a formare un buon marinaio di finanza, ed **al cui insegnamento è preposto l'abile sotto brigadiere Longardi Antonio**³⁵.*

Gli allievi della “Sezione Speciale”, tuttavia, ed almeno in un primo tempo non furono risparmiati alla tradizionale e giornaliera “pratica di servizio”, come ci ricorda il risultato di servizio che fu messo a segno, nel maggio del 1896, dal Sotto Brigadiere mare Francesco Lucisano, coadiuvato dall'allievo di mare Pietro Anastasi, i quali: *“Ottennero il sequestro di*

³³ Quasi certamente fu un errore di stampa, trattandosi, in realtà, della Guardia Giuseppe Giardina, la quale si era arruolata il 16 marzo 1894, frequentando il corso di formazione presso il Deposito di Messina, lo stesso ove evidentemente fu confermata e trattenuta sino al congedo, intervenuto il 1° gennaio 1906.

³⁴ E' la disposizione cui si faceva riferimento, quando si è scritto che nei Bollettini Ufficiali non è stata riscontrata traccia di un provvedimento simile.

³⁵ Tratto dall'articolo “Le fonti pel reclutamento del Corpo. Il Deposito Allievi di Messina” in “Il Monitore delle Regie Guardie di Finanza”, n. 15 del 10 aprile 1895, pag. 1.

chilogr. 15 di spagnolette estere di contrabbando”, ricevendo il primo £.20 e il secondo £.10 quale premio³⁶.

Per fortuna le cose cambiarono nel corso del 1898, allorquando, con il Decreto Ministeriale del 3 febbraio, furono emanate nuove *“Norme e programmi pel funzionamento dei Depositi d’Istruzione degli allievi guardie di finanza”*.

In relazione ad esse, oltre a stabilirne la sede, fu sancito, con l’art. 2, che l’organico di ognuno prevedeva: 1 Ispettore o Sotto Ispettore, *“Comandante”*; 1 Ufficiale subalterno; 1 Maresciallo; 4 Brigadieri; 5 Sotto Brigadieri; 5 Guardie scelte; 5 Guardie comuni, di cui 2 trombettieri.

Il provvedimento normativo voluto dalla Direzione Generale delle Gabelle, a quei tempi diretta magistralmente dal Comm. Gioacchino Busca, rimediava – finalmente aggiungiamo noi – all’inconveniente del c.d. *“doppio comando”* (di Circolo e di Deposito), che comunque era sopravvissuto allo stesso Regio decreto del 20 marzo 1887.

Grazie all’art. 2 prima citato, i *“Depositi d’Istruzione”* divenivano definitivamente autonomi, tanto è vero che la loro reggenza, da quel preciso istante, verrà affidata ad un apposito ufficiale superiore, dipendente direttamente dalla VI Divisione (Personale R. Guardia di Finanza) del Ministero delle Finanze, che, come abbiamo già ricordato, si trovava agli ordini dell’Ispettore Divisionale Federico Barbieri.

Nel caso del Deposito messinese, il titolare era, dal novembre dell’anno prima (parliamo del 1897), l’Ispettore di Circolo Nazzario Gallo, il

³⁶ Dal *“Bollettino Ufficiale della Regia Guardia di Finanza”*, anno 1896, Elenco Premi ed Encomi del mese di maggio, pag. 519.

quale, divenuto ormai un vero professionista nell'ambito dell'attività addestrativa, si prodigherà anche in questa nuova "missione".

Ma la novità sostanziale di tale normativa fu rappresentata dall'art. 9, che più analiticamente trattò il tema dei corsi speciali per il personale destinato al ramo mare, sanando evidentemente alla mancanza di un atto ufficiale lamentata prima.

L'articolo in questione recita, infatti, che:

"Presso il deposito di Messina può istituirsi una sezione speciale per abilitare gli allievi arruolati pel servizio di terra a far passaggio al ramo mare. A questa sezione saranno avviati dai presidenti delle Commissioni di arruolamento, le reclute che facciano domanda per tale passaggio.

Possono anche inviarsi allievi dagli altri depositi, purché ne facciano domanda nei primi 15 giorni del corso d'istruzione".

Avevamo, infatti, ricordato poc'anzi il fatto che, non potendo ovviamente provvedere all'istruzione degli allievi guardie di mare presso i rimanenti Depositi di Maddaloni e Verona, dopo la chiusura di quello di Genova (1898), la "Sezione Speciale" – evidentemente mai "codificata" ufficialmente dalla Direzione Gabellaria attraverso apposita circolare – non poteva che essere riconfermata, anche nell'ambito della procedura del "passaggio di contingente", che presso il Deposito siciliano, a quel punto l'unico rimasto ad operare "in riva al mare".

Anche se ciò avvenne ufficialmente nel corso dello stesso anno 1898, fu proprio dal 1° febbraio del 1894 che la "Sezione Speciale" del Deposito di Messina deve ritenersi, nell'ambito della storia generale della Guardia di Finanza, l'antesignana dell'odierna Scuola Nautica, la quale – lo ricordiamo a noi stessi – verrà istituita come tale a Pola (Istria) solo nel 1926.

La “consolidata” istituzione, dopo la definitiva archiviazione del “*caso Genova*”, per il quale si erano letti, anche sul nostro “*Il Monitore...*” non poche lettere di protesta³⁷, determinò, di conseguenza, anche un aumento del personale in formazione (sia allievi che guardie che avevano chiesto il passaggio al ramo “mare”) in oltre le 300 unità.

Per tale ragione, a norma dello stesso art. 2 prima richiamato, a Messina fu destinato un secondo ufficiale subalterno (al quale fu ovviamente data in comando la “Sezione”, in sostituzione del Sottufficiale del ramo “mare”), oltre ad alcuni sottufficiali e guardie del contingente di “mare”, da adibire ovviamente all’incarico di istruttori.

Gli allievi, a norma dell’art. 13 del medesimo Decreto, dopo aver ricevuto l’istruzione avrebbero dovuto essere sottoposti ad uno speciale esperimento teorico-pratico, ma soprattutto marinaresco (sempre dinanzi alle autorità marittime del Corpo delle Capitanerie di Porto, la cui caserma era ubicata in Strada Garibaldi, n. 167), così come stabilito dall’art. 71 del “*Regolamento d’Istituzione e Disciplina del Corpo della Regia Guardia di Finanza*”, approvato con il Regio decreto n. 497 dell’11 novembre del 1896.

Lo stesso decreto ministeriale del 3 febbraio 1898, nel confermare il dato secondo cui gli allievi: “*...devono essere ammaestrati in tutti i rami del servizio ai quali si estende la vigilanza del Corpo, e nei loro principali doveri quali agenti della forza pubblica; nonché nell’istruzione militare teorico-pratica*”, stralciò il passaggio riguardante l’utilizzo degli allievi nella già citata “pratica di servizio”.

³⁷ Il Comando del Deposito genovese, così come la locale cittadinanza, almeno dal 1895 alla soppressione del 1898, non si era arreso affatto riguardo alla perdita degli allievi del contingente di mare. D’altra parte come dargli torto, ricordando che anche la marineria della Liguria e di altre regioni del Nord Italia avevano dato alla Guardia di Finanza il fior fiore di Fiamme Gialle del mare. Vgs., a tal riguardo, anche l’articolo “*Il Deposito allievi di Genova*”, in “*Il Monitore delle Regie Guardie di Finanza*”, n. 34 del 20 agosto 1897, pag. 1.

Da quel momento in poi, gli allievi guardie non sarebbero stati mai più impegnati, salvo casi eccezionali e per delicate questioni d'ordine pubblico, in turni di servizio esterni, sia presso le Brigate che i Distaccamenti operativi.

L'addestramento si sarebbe svolto, seguendo l'orario giornaliero contemplato dall'art. 10, solo ed esclusivamente in caserma, fatte salve le marce esterne, da eseguirsi almeno una volta alla settimana, ovvero per i marinai a bordo delle unità navali messe, in un primo tempo, a disposizione da parte del locale Comando di Circolo.

In tale ottica occorre pure rammentare che un più proficuo addestramento delle nuove *"leve di mare"* trovava ragion d'essere anche nella recente riforma che aveva interessato il "comparto navale" della Guardia di Finanza.

Due anni dopo l'istituzione della "Sezione Speciale", un importantissimo provvedimento legislativo riformò ulteriormente il Servizio Navale della Guardia di Finanza.

Il Regio decreto n. 75 dell'8 marzo 1896, nell'estendere il servizio di vigilanza finanziaria a mezzo delle barche torpediniere anche sul Lago di Lugano e nella Laguna Veneta, dispose, infatti, la cessione alla R. Guardia di Finanza delle imbarcazioni sin lì utilizzate per tale scopo sui laghi Maggiore e di Garda, nonché di altre tre torpediniere di IV classe, ma soprattutto la graduale sostituzione del personale della Regia Marina con quello della Guardia di Finanza del contingente di mare.

A motivare il provvedimento fu un'importante relazione interministeriale (Finanze e Marina), trasmessa a Re Umberto I di Savoia, la quale esordì nella seguente maniera:

“I servizi di vigilanza finanziaria sui laghi di Garda e Maggiore con torpediniere della R. Marina (.) hanno dato ottimi risultati. Il contrabbando che veniva consumato sui detti laghi con grave scapito dell’erario è stato represso e oltreché vantaggio alle finanze dello Stato, né è derivato giovamento morale e materiale ai paesi di confine sui laghi stessi. Questo risultato ci induce a consigliare alla M. V. (Maestà Vostra) l’estensione di analoghi servizi sul...”.

Munite di potenti proiettori fotoelettrici, come ricordava il Meccariello, le torpediniere verranno “armate” unicamente dalle Fiamme Gialle del contingente di mare, che sostituirono gradualmente i colleghi della Marina proprio a partire da tale anno³⁸.

Se da un lato, la Regia Marina si vide restituire finalmente il proprio personale, impiegato in un servizio differente da quello istituzionalmente demandato alla Forza Armata, la Regia Guardia di Finanza ottenne il pieno riconoscimento per il suo personale di mare, finalmente ritenuto all’altezza di armare degli incrociatori, di saperli mantenere in efficienza; condurre fra le nebbie ed i fortunali lacuali, ma soprattutto di poter autonomamente rispondere sia alle esigenze del servizio d’istituto, che a quelle tecniche che l’uso giornaliero di tali mezzi richiedevano.

Al comando degli incrociatori furono, dunque, posti Marescialli o Brigadieri della stessa Guardia di Finanza, scelti tra i migliori del contingente di mare, i quali, dopo aver compiuto un apposito corso di istruzione, venivano sottoposti ad uno speciale esame, onde conseguire l’apposito diploma di pilotaggio dei piroscafi, rilasciato dal Ministero della Marina.

³⁸ Con il R. decreto 28 gennaio 1900 fu approvato un nuovo organico, ragion per cui si adibirono a tale servizio n. 16 torpediniere, delle quali: 4 sul lago Maggiore; 4 su quello di Garda; 3 su quello di Lugano e 5 nella laguna veneta.

Ed è stata proprio questa grande conquista che ha indotto in errore non pochi storici, i quali hanno identificato nella data dell'8 marzo 1896 l'atto ufficiale di nascita del Servizio Navale della Guardia di Finanza, dimenticando, quindi, di osservare, come abbiamo scritto in precedenza, che tale "Servizio" era già sorto nel lontano 1816/1817, per poi uscirne "rafforzato" nel maggio del 1862, allorquando, con l'istituzione della Guardia Doganale del Regno d'Italia, furono: mantenuti in vita i vecchi Preposti della Gabelle del "ramo mare" del Regno di Sardegna, unitamente alle loro imbarcazioni a remi; costituite numerose Brigate "di mare" e successivamente (lo ricordiamo nel 1868) armati alcuni Piroscafi doganali per il pattugliamento delle coste nazionali.

A quel punto il ruolo cui la "Sezione Speciale" di Messina verrà chiamata a esercitare assumerà maggiore valenza e importanza.

La "Sezione Speciale" per gli allievi guardie di mare non fu ovviamente estranea alle evoluzioni che l'intero sistema del reclutamento e dell'addestramento subiranno sul finire dell'Ottocento.

Con il già citato Decreto Ministeriale del 3 febbraio 1898, con il quale – è utilissimo ricordarlo – furono emanate nuove *"Norme e programmi per funzionamento dei Depositi d'Istruzione degli allievi guardie di finanza"*, la materia dell'istruzione fu parzialmente rivista e corretta, alla luce delle nuove esigenze organizzative e professionali del Corpo.

In base all'art.6 del citato decreto, per l'insegnamento delle materie regolamentari e generali, escluse le militari, gli allievi venivano divisi in due *"riparti"*, assegnando al primo quelli in possesso dell'istruzione elementare ed al secondo tutti gli altri.

Ogni reparto allievi veniva suddiviso in sezioni in modo che ognuna di esse comprendesse possibilmente allievi della stessa anzianità. Lo stesso

articolo prevedeva, altresì la possibilità per gli allievi di transitare dal secondo al primo riparto qualora avessero dimostrato sufficiente capacità ed attitudine intellettuale: il passaggio inverso era previsto per gli allievi insufficienti.

E' opportuno evidenziare il contenuto del successivo art.7, la cui lettura appalesa maggiormente il bisogno di migliorare, a quei tempi, il bagaglio di cultura generale delle guardie, specie in un momento storico caratterizzato, sia dall'evoluzione del sistema doganale e fiscale, sia dai maggiori poteri riconosciuti agli appartenenti al Corpo.

L'articolo recita:

“Dove si reputi necessario e senza pregiudizio dell'istruzione regolamentare e militare, può essere stabilito un corso speciale d'insegnamento elementare, per gli arruolati più deficienti nella lettura e nello scrivere”.

Anche l'istruzione militare viene richiamata dal Decreto, laddove, all'art.8 essa viene prevista per tutti gli allievi e potenziata attraverso l'addestramento di plotone e quello fisico, quest'ultimo mediante l'esecuzione di marce da farsi una volta alla settimana.

Anche l'orario giornaliero veniva modificato, in base all'art.10, prevedendo per gli allievi non più di sette ore per il riposo e non meno di otto ore per l'istruzione regolamentare e militare. Le rimanenti ore della giornata dovevano essere impiegate per l'igiene personale, per la pulizia delle buffetterie e degli arredi, per le riviste (alle camerate ed arredi), nonché per la libera uscita.

In materia di insegnamento, veniva richiamata (art.12) la necessità di una istruzione che badasse alla praticità del servizio e non alla sola teoria.

Ad esempio, per la materia doganale fu previsto l'utilizzo di modelli a stampa (moduli di bollette, di verbali, di registri, ecc.) allora in uso presso le dogane del Regno.

In particolare, il programma d'istruzione per gli allievi guardie di finanza, riepilogato nella tabella A) allegata al citato decreto, prevedeva, in linea di massima, una parte generale, comune a tutte le classi, nella quale venivano trattati temi come i doveri principali del Corpo in materia di forza pubblica, l'istituzione e lo scopo perseguito dalla Regia Guardia di Finanza ed appunti sugli uffici esecutivi di finanza.

Vi era, poi, la parte regolamentare, riguardante la disciplina (doveri generali, mancanze e relative sanzioni disciplinari, ricompense, rafferme, avanzamenti, ecc.), l'amministrazione ed il servizio (ritenute, vitto, massa del Corpo, servizi principali ed accessori, uso delle armi, legislazione doganale, regime dei monopoli, contrabbando, ecc.).

Per gli allievi di mare erano previste, inoltre, nozioni per svolgere i servizi di vigilanza nel mare territoriale, nei porti e nelle rade, nei laghi e nelle lagune, visite ai bastimenti ed i controlli alle provviste di bordo.

L'istruzione regolamentare degli allievi iscritti al primo riparto comprendeva anche nozioni più approfondite in materia professionale quali, ad esempio, quelle relative alla documentazione doganale (transito delle inerti e riscontro), nonché afferenti la vigilanza presso le fabbriche di generi soggetti a tassazione, ecc.

Per tutti i riparti allievi guardie era prevista, infine, una parte speciale dell'istruzione riguardante l'uso degli alcolometri e dei saccarometri, le caratteristiche delle piombature ed i contrassegni doganali.

Per gli allievi di mare, l'istruzione speciale trattava essenzialmente la materia doganale, con nozioni sui documenti che dovevano accompagnare le merci nelle operazioni di carico, scarico e trasbordo, nonché sulle attestazioni cartolari spettanti alla Guardia di Finanza.

Il Regio Decreto stabilì per tutti i frequentatori che l'istruzione militare comprendesse, oltre ai tradizionali insegnamenti sul contegno e sull'aspetto formale, importanti elementi teorici e pratici riguardanti l'istruzione al tiro individuale in guerra, nonché nozioni afferenti il Regolamento sul Servizio Territoriale.

Questo aspetto dell'istruzione militare trovava ragion d'essere nella nuova veste assunta dalla Regia Guardia di Finanza, la quale, a partire dal 1881, aveva abbreviato le distanze che la separavano dal resto delle Forze Armate, assumendo sempre più i connotati di un Corpo militarizzato.

Tali nozioni, infatti, trattavano i temi dei doveri militari, quali il saluto dei militari isolati e dei reparti di truppa, nonché i doveri delle sentinelle e per gli allievi di mare, gli onori militari da rendersi sulle imbarcazioni.

Al termine degli esami finali (nessuna innovazione fu apportata dal Decreto), gli allievi giudicati idonei venivano assegnati, a norma dell'art. 14, presso le brigate ubicate alla sede del Deposito, in attesa della destinazione definitiva da parte del Ministero.

Per effetto dell'articolo 2 del Decreto ministeriale in questione, il Comando dei Depositi venne, di norma, affidato ad ufficiali superiori diversi dal Capo Circolo, in genere Ispettori (Maggiori) o Sotto Ispettori (Capitani).

Negli anni che seguirono non vi furono particolari novità nel campo dell'addestramento delle guardie.

A partire da quello stesso 1898, anno d'implementazione della "Sezione", sorse però l'esigenza di reperire a Messina una nuova e più ampia caserma, a quel punto indispensabile dovendo far coesistere l'addestramento degli allievi di entrambi i contingenti, quindi sia per consentire il c.d. "addestramento formale" tipico della tradizione militare delle guardie di terra, sia per addestrare al servizio di marineria un sempre più crescente numero di allievi e guardie di "mare".

Questi, ultimi, in particolare avrebbero avuto più facilità nell'apprendimento pratico del servizio doganale e soprattutto marinaresco, se opportunamente istruiti nei pressi del porto cittadino, ove, fra l'altro, era anche molto più facile "ancorare" i battelli (lance a remi e a vela), nel frattempo affidati in dotazione alla Scuola, e di cui tratteremo in avanti.

Si pensò addirittura di "mettere le mani" su di un ala del poderoso edificio di Via Palermo che aveva ospitato sino a qualche anno prima il Collegio Militare³⁹, e che ora dava asilo ad uno dei Reggimenti di Fanteria di stanza a Messina.

Si trattava di una prestigiosa struttura che si trovava nei pressi della centralissima Piazza Cavallotti, che s'incontrava percorrendo Via Primo Settembre e quindi vicinissimo al Palazzo della Dogana, ma ciò non fu possibile a causa dei mancati accordi con la locale Direzione del Demanio Militare⁴⁰.

³⁹ L'edificio, che aveva un ingresso monumentale, era stato costruito fra il 1881 e il 1886, con una forma quadrangolare. Aveva una superficie di 4.900 m2, che si sviluppava attorno ad una grande corte porticata di quasi 3.700 m2 di superficie. Il Collegio era stato istituito il 26 luglio del 1883, a verosimiglianza di quelli di Milano e Firenze, per poi essere soppresso il 19 settembre del 1895.

⁴⁰ Tale ipotesi viene ricordata anche in un articolo dedicato al Deposito di Messina, pubblicato nel 1901 dalla novella "Rivista Illustrata della R. Guardia di Finanza italiana", apparsa per la prima volta proprio in quell'anno.

Ancora nel 1900, di tale prospettiva troviamo traccia sulle riviste dell'epoca, come ci conferma la già citata *“Strenna”* edita dal giornale *“Il Finanziere”*.

*“Dal deposito di Messina – evidenzia il pamphlet omaggio – escono specialmente le guardie designate al servizio di mare. I locali nei quali il deposito ora si trova, sono sufficientemente comodi, ma molti desidererebbero che la sede del Deposito fosse trasferita in un locale più ampio e più adatto, che al presente si trova disponibile, pure nelle vicinanze di Messina”*⁴¹.

La caserma di *“San Salvatore dei Greci”* continuò, quindi, la sua doppia missione, usufruendo a quel punto dei necessari e frequenti lavori di manutenzione e restauri, dei quali vi è traccia negli atti ufficiali delle Gabelle, con indicazione dei relativi stanziamenti nel bilancio delle Finanze⁴².

Il Deposito di Messina, ivi compresa a questo punto la *“Sezione Speciale”* diede un apporto determinante agli aumenti di organico verificatesi negli ultimi anni del secolo, assegnando ai reparti territoriali un gran numero di guardie, comprese quelle destinate al servizio navale.

Gli allievi, istruiti presso la scuola messinese, furono davvero tanti e in prevalenza di origine meridionale.

Infatti venivano avviati presso tale istituto gli aspiranti provenienti dalla Campania e dalla Puglia (principalmente quelli destinati al contingente di mare), ma anche dalla Calabria, dalla Sardegna e dalla Sicilia stessa.

⁴¹ Dalla *“Strenna del Finanziere”*, op. cit., capitolo *“I Depositi d'Istruzione”*.

⁴² Vi è prova nella *“Relazione sull'Amministrazione delle Gabelle per l'esercizio transitorio e per l'esercizio normale”*, Tipografia Eredi Botta – Roma, anno 1892, pag. 116.

Dalle altre regioni d'Italia, invece, provenivano solo coloro che avevano espressamente richiesto l'assegnazione allo speciale contingente mare.

La sua fama ed il suo merito durarono negli anni a venire, come testimonia quanto è scritto nella pubblicazione *“La Guardia di Finanza”* edita dal Comando Generale del Corpo nel 1929.

Nel capitolo dedicato alla Scuola Nautica di Pola si legge:

“I finanzieri di mare furono istruiti, per moltissimi anni, a Messina. A Messina era un Deposito di allievi; e quelli di mare costituivano una sezione di quel reparto, erano quasi tutti siciliani: ottimi e forti pescatori dello stretto, che venivano nel Corpo già addestrati alla vita del mare.

Per il maneggio delle imbarcazioni a vela e a remi, con cui allora era prevalentemente esercitata la vigilanza finanziaria marittima, occorrevano soprattutto uomini di elevata resistenza fisica, capaci di resistere lungamente alla dura fatica della voga. Perciò gli allievi di mare del vecchio Deposito di Messina avevano due imbarcazioni, sulle quali completavano il loro allenamento”.

Con molta probabilità, riguardo a quest'ultimo riferimento, si trattava di due lance a remi e a vela latina, ciascuna con una stazza di circa 1 ½ tonnellate, lunghe 8,50 metri e ad otto remi, che la Sezione adopererà sino all'epilogo del dicembre 1908.

Dette imbarcazioni trovarono ancoraggio nella vicinissima rada, ove da secoli dimoravano le barche dei pescatori locali, ivi compresa la “piccola galea” dei vecchi occupanti del monastero di *San Salvatore dei Greci*, i

monaci basiliani, il cui Archimandrita aveva la necessità di “inspezionare” i conventi dipendenti, molti dei quali ubicati nella dirimpettaia Calabria⁴³.

Il 20 maggio del 1899, in sostituzione dell’Ispettore Gallo che andrà a comandare il Deposito di Maddaloni, raggiunse Messina un nuovo Comandante di Deposito, l’Ispettore di Circolo di 2^a classe Lorenzo Negri, un ufficiale dal glorioso passato ma, soprattutto, esperto pure lui nell’arte del comando di reparti d’istruzione, avendo diretto, in vari periodi, i Depositi di Venezia e di Maddaloni, quest’ultimo ceduto proprio il giorno prima di essere trasferito in Sicilia⁴⁴.

Il Negri, da buon napoletano, amava molto la Sicilia, ove peraltro era già stato sin dal 1882, e proprio nei pressi di Messina, avendo comandato la Tenenza di Peloro, per poi ritornare sull’isola nel 1887, al Comando del Circolo di Siracusa, che poi ricomanderà dal febbraio al maggio del 1896.

Anche il nuovo Comandante, così come accadeva ormai da qualche anno, verrà coadiuvato da un Sotto Ispettore “aggiunto”, che assolverà alla funzione di Vice, nella persona dell’ufficiale Camillo Urbinati, al quale il Negri delegherà il Comando effettivo delle “truppe”, riferendoci ovviamente alle cerimonie militari e alle esercitazioni esterne, essendo quest’ultimo molto più giovane.

Nel 1901 – parliamo di un contesto nel quale il Regio Decreto del 27 dicembre 1900 aveva aumentato il contingente del Corpo di 900 uomini – l’organico del Deposito constava di 277 allievi, più 9 sottufficiali e 11 guardie scelte e comuni per l’istruzione e il governo.

⁴³ Sull’argomento vgs. anche Rodo Santoro, *“Bizantini: l’eredità culturale in Sicilia”*, Kalos editore - Palermo, anno 2008, pag. 41.

⁴⁴ Lorenzo Negri nacque a Napoli il 10 aprile del 1848, figlio di Gennaro e di Michela Zinno. Ammesso nel Corpo delle Guardie Doganali, in qualità di semplice guardia di terra, il 16 settembre 1863, vi percorse una lusinghiera carriera, scalando le varie tappe gerarchiche. Fu posto in congedo, per limiti d’età, il 1° luglio del 1907, mentre si trovava, con il grado di Ten. Col., al comando del Circolo di Torino.

Ne era ancora comandante l'Ispettore Lorenzo Negri, coadiuvato dagli ufficiali subalterni, il Tenente Raffaele Quintavalle⁴⁵, una vera celebrità fra gli istruttori dei Reparti d'Istruzione della Guardia di Finanza, e il Sotto Tenente Roberto Ciochi⁴⁶, ai quali si affiancherà, nel luglio del 1902, il Sotto Tenente istruttore Antonio Papaleo⁴⁷, appena uscito dalla Scuola Ufficiali di Caserta, un ufficiale destinato a una rapida carriera che lo porterà, nel 1933, alla massima carica istituzionale allora contemplata per il Corpo, quella di Generale di Divisione Comandante in 2^a.

Al di là delle speranze maturate da chi – giustamente aggiungiamo noi – perorava la causa del reperimento di una nuova struttura, possibilmente nei pressi del porto (pensando sempre all'utilità addestrativa per gli allievi di mare⁴⁸), la caserma di *San Salvatore dei Greci* rimase ancora uno dei punti fermi per la gestione del Deposito messinese, anche perché non tutti erano convinti di tale spostamento.

D'altra parte la caserma era comunque considerata una fra le più capienti fra quelle destinate ad uso addestrativo, tanto è vero che anche l'allora Tenente Domenico Olivo (che in quel contesto comandava la 2^a

⁴⁵ Raffaele Quintavalle era nato a Napoli nel 1849 e giovanissimo era entrato nelle Guardie Doganali. Da Brigadiere aveva già svolto l'incarico di istruttore presso il Deposito di Napoli, ove si distinse durante la gravosa epidemia di colera che colpì la città campana nel 1884, ma anche nel corso di varie operazioni di soccorso, spesso in testa a centinaia di suoi allievi. Promosso Sotto Tenente il 27 gennaio 1887, fu riconfermato istruttore presso il Deposito di Genova, ove rimarrà sino alla soppressione di quel reparto. Sfortunatamente di lui non si hanno altre notizie, non essendone stato rintracciato, nell'archivio matricolare gestito dal Museo Storico del Corpo, il relativo Stato di Servizio.

⁴⁶ Il Ciochi nacque a Sessa Aurunca, allora Circondario di Gaeta, il 20 settembre 1874. Arruolatosi giovanissimo nella Guardia di Finanza il 10 dicembre 1892, quale semplice guardia, divenne in seguito Sottufficiale e, infine, Ufficiale, ammesso alla relativa Scuola di Caserta il 1° gennaio del 1900. Raggiunse Messina, quale prima destinazione, il 5 settembre del 1900. Verrà collocato a riposo il 1° gennaio del 1932, con il grado di Ten. Colonnello, dopo aver comandato numerosi reparti operativi, partecipando anche alla "Grande Guerra" nei ranghi del glorioso 7° Battaglione.

⁴⁷ Il Generale Antonio Papaleo nacque a Lacedonia (Avellino) il 30 marzo 1875 e si era arruolato nel Corpo, quale semplice guardia nel maggio del 1893. Per la sua biografia Vgs. sito Guardia di Finanza, www.gdf.it; voce "I Comandanti in 2^a".

⁴⁸ Si pensi che per l'addestramento pratico all'uso delle vele si dovette erigere, nella stessa piazza d'armi della caserma, un albero navale, completo di cordame e accessori, necessario per l'ammaestramento delle future guardie di mare alla navigazione sulle barche a vela, allora ancora numerose nei reparti di mare.

Tenenza di Napoli), nell'introduzione ad un testo rivolto agli allievi del Corpo, tratto dalle *"lezioni di un sottufficiale istruttore"*, scriveva così:

*"Eccovi dunque balzati dal vostro paesello natio in questa grande e bella Messina; eccovi in questa caserma grande grande; eccovi con una divisa nuova, fiammante, gradita; eccovi già guardie di finanza"*⁴⁹.

Il 15 maggio del 1905 raggiungeva il Deposito siciliano il Tenente di 2^a classe Sebastiano Garsia, il quale aveva iniziato la carriera nel Corpo proprio da Messina, ove frequentò il corso di formazione per guardia dal 12 dicembre 1892 al 1° giugno del 1893, per poi prestarvi servizio sino al 1° aprile del 1898, allorquando raggiunse il Circolo di Palermo.

Anche il Garsia, così come gli altri istruttori che la VI Divisione del Barbieri aveva "spedito" in Sicilia era un validissimo ufficiale, con elevata preparazione sia professionale che culturale, fra l'altro ben felice di ritornare nella sua amata Sicilia, dopo la "parentesi nordica" rappresentata dal Comando della Tenenza di San Fedele d'Intelvi, sul confine svizzero⁵⁰.

L'epoca dei Depositi d'Istruzione, almeno dal punto di vista della loro autonomia gestionale, si concluse con la legge 19 luglio 1906 n. 367 che, nel modificare sensibilmente l'ordinamento della Regia Guardia di Finanza, prevedeva l'istituzione della Legione Allievi quale ente autonomo per l'espletamento dell'attività addestrativa.

⁴⁹ Domenico Olivo, *"Lecture per le Guardie di Finanza (dalla lezioni di un sottufficiale istruttore)"*, Stabilimento Tipografico Salvatore Marino- Caserta, anno 1903.

⁵⁰ Sebastiano Garsia era nato ad Augusta (Siracusa) il 30 ottobre del 1874. Arruolatosi nella Regia Guardia di Finanza il 12 dicembre del 1892, transitò successivamente nella categoria dei Sottufficiali e in seguito in quella degli Ufficiali, ammesso alla Scuola di Caserta il 1° ottobre del 1900. Il Garsia ebbe il Comando di varie Tenenze, mentre da Capitano fu responsabile della Compagnia di Madonna di Tirano (Sondrio), di Messina II, e poi Aiutante Maggiore presso la Legione Allievi di Roma. Da Maggiore ebbe il Comando del Circolo di Girgenti e di Padova, mentre allo scoppio della "Grande Guerra" fu al Comando del 2° Battaglione Mobilitato. Comandante del Circolo di Varese dal gennaio del 1916, terminò la carriera nel Corpo il 1° maggio dello stesso anno. Morì l'8 aprile del 1918.

Con il successivo Regio decreto 5 agosto 1906, n.421, la sede di tale Legione fu stabilita in Maddaloni, cittadina del casertano che già ospitava, come si ricorderà dal 1895 un Deposito Allievi Guardie.

Con l'istituzione della Legione Allievi, l'intero sistema dell'istruzione delle reclute di Finanza ebbe a migliorare e ad evolversi, tenendo conto delle nuove incombenze derivanti dalla maggiore autonomia del Corpo, conseguente alla riforma del 1906 (istituzione del Comando Generale e dei Comandi di Legione) nonché dei nuovi doveri che sarebbero sorti nel 1907 con la completa militarizzazione della Guardia di Finanza.

La storia dei reparti d'istruzione proseguì felicemente con i superstiti "Depositi" di Maddaloni, Messina e Verona, i quali, in controtendenza rispetto alla composizione dell'omologa "*Legione Allievi Carabinieri*", assunsero inizialmente la denominazione di "Sezioni" e, successivamente (dal 1910 in avanti per Maddaloni e Verona), quella di "*Battaglioni Allievi*".

Va comunque detto che, nonostante la riforma del 1906 avesse promesso un certo "risveglio" nel reclutamento, nei primi anni che seguirono tale data, non appena furono noti i provvedimenti organici proposti per gli altri Corpi di Polizia, ai cui membri si concedettero miglioramenti ben più veloci ed efficaci, il concorso degli aspiranti all'ammissione nella Guardia di Finanza riprese a decrescere, tanto che il Governo sarà costretto ad intervenire con nuove riforme, come vedremo in avanti, trattando il tema dei c.d. "optanti di leva".

4° Capitolo

LA SEZIONE ALLIEVI DI MESSINA

(1906 – 1908)

Abbiamo appena ricordato che con la Legge 19 luglio 1906 n. 367, la quale mutò l'ordinamento della Regia Guardia di Finanza, facendone una Istituzione autonoma rispetto alla Direzione Generale delle Gabelle, fu istituita la *"Legione Allievi Guardie"* e ciò dopo un lunghissimo dibattito, spesso interno allo stesso Corpo dei Finanzieri, sul fatto di accentrare o meno in un unico organismo direttivo l'istruzione dei militi della Guardia.

Anche se tale obiettivo sembrò concretizzarsi, quantomeno sul piano dell'unicità del Comando e della direzione della politica addestrativa degli allievi, la Legione, la quale - lo ricordiamo per nostra comodità - ebbe inizialmente sede a Maddaloni, in virtù del Regio Decreto 5 agosto 1906, n.421, non accorpò affatto i preesistenti Depositi Allievi.

Il nuovo Ordinamento conferito al Corpo non intaccò, infatti, il sistema dei reparti d'istruzione territoriali, e per la stessa ragione già espressa in precedenza: quella cioè di disporre sul territorio di consistenti aliquote di Guardie pronte ad ogni occorrenza, come del resto le vicende del Paese confermarono, e sin da quegli stessi anni. Unica variante fu la definitiva abolizione del termine *"Deposito"*, sostituito da quello più moderno di *"Sezione"*.

Ebbene, a partire dal 1906 la neo costituita Legione Allievi di Maddaloni, posta al Comando del Ten. Col. Teofilo Setacci, fu così ordinata

in più “Sezioni Allievi”, allocate rispettivamente a Maddaloni, Verona e Messina, in effetti le vecchie sedi dei Depositi d’Istruzione.

Quella di Messina fu ovviamente mantenuta nell’ampia caserma di *San Salvatore dei Greci*, ed articolata comunque in due distinte “Scuole” (ci sia consentito il termine moderno), quella per allievi Guardie del contingente di terra e quella per le Guardie del contingente di mare.

Nella stessa città, per effetto del R. decreto del 5 agosto 1906, n. 421, trovo anche sede uno dei Comandi di Legione voluti dalla recente riforma, esattamente l’VIII Legione, organicamente ripartita nei Comandi di Circolo (odierni Comandi provinciali) di Catania, Girgenti (l’odierna Agrigento), Messina, Palermo, Siracusa, Trapani e Reggio Calabria, competenti a operare nelle rispettive province⁵¹.

La Legione, unitamente alla cosiddetta “*Brigata Centrale*”, mantennero la sede di Via I Settembre, rispettivamente al civico n. 179 e 189, nel vecchio palazzo dell’ex Dogana borbonica posto ad angolo con Via dei Granili, e con accesso secondario direttamente dalla darsena.

Il palazzo era stato occupato dal Corpo a partire dal 1891, in relazione all’istituzione dell’8^a Divisione delle Guardie di Finanza di Messina, di cui abbiamo già trattato in precedenza. Il Circolo, invece, rimase presso la vecchia caserma di Viale Principe Amedeo, n. 9.

Il reparto d’istruzione siciliano fu posto al comando del neo nominato Capitano Francesco Zompani⁵², che sino alla fine di agosto era stato Sotto

⁵¹ Il Circolo di Catanzaro, competente anche per l’intera provincia e per la città di Cosenza, fu invece posto alle dipendenze dalla Legione di Bari.

⁵² Francesco Zompani era nato a Caserta il 21 ottobre del 1862, figlio di Giacomo e di Vincenza Sangermano. Arruolato nella Guardia di Finanza il 19 aprile 1884, percorse la carriera di Sottufficiale, prim’ancora di transitare nel ruolo degli Ufficiali, ove raggiungerà il grado di Maggiore, mentre si trovava al Comando del Battaglione Allievi di Roma, ove era stato assegnato il 1° novembre del 1912. L’ufficiale morì l’11 aprile 1915.

Ispettore “aggiunto” (l’equivalente del grado militare di Capitano) presso il Circolo di Palermo.

Dallo Zompani dipendevano i Tenenti comandanti di Plotone, il già citato Salvatore Garsia e Edoardo De Sarno Prignano.

Qualche settimana dopo la trasformazione in “Sezione”, esattamente il 1° di settembre, nella piazza d’armi della Caserma di San Salvatore si tenne una bella ma, nello stesso tempo, commovente cerimonia: quella per il “cambio della guardia” fra il Comandante Negri e il subentrante Capitano Zompani, ma anche il conseguente commiato del neo Ten. Col. Lorenzo Negri⁵³, che proprio quel dì avrebbe lasciato per sempre la Sicilia, dovendo raggiungere la nuova sede alla quale era stato assegnato: il Comando del Circolo di Torino.

Allievi e istruttori, soprattutto quelli più anziani, salutarono il maturo ufficiale con il classico “nodo in gola”, e non solo per il fatto che il Negri era stato il Comandante di Deposito che più a lungo lo aveva retto, ma anche perché avrebbero certamente sentito la mancanza di quel simpatico ufficiale napoletano, che per sette lunghi anni era stato, per tutti loro, un padre o un fratello maggiore.

Nella storia della Guardia di Finanza l’anno 1907 è inciso a lettere d’oro. Ricordiamo, infatti, che dopo la grande riforma del 1906, con il Regio decreto n. 556 del 14 luglio 1907, il Re d’Italia, accogliendo la proposta dell’allora Ministro delle Finanze, estendeva alle Fiamme Gialle l’uso permanente delle stellette a cinque punte: “... *segno distintivo della divisa*

⁵³ Il 16 agosto 1906 è la data della “promozione” del Negri a Ten. Col. della Regia Guardia di Finanza. In realtà si tratterà, come nel caso del Capitano Zompani, di una “parifica” del vecchio grado di Ispettore di Circolo di 1^ Classe, così come previsto dalla recente Legge di riforma del Corpo.

militare”, ma soprattutto atto ufficiale d’ingresso del Corpo nella famiglia dei militari.

Anche a Messina fu festa grande, nel mentre le centinaia di Fiamme Gialle che vi prestavano servizio puntarono di gran lena, sulle proprie uniformi di panno verdone, le argentee stellette a cinque punte, simbolo e vanto dell’appartenenza alle Forze Armate del Regno.

L’occasione fu festeggiata con un banchetto dalle varie rappresentanze di ufficiali, sottufficiali, guardie e anche allievi del locale Deposito, con in testa lo stesso Capitano Zompani, la sera del 10 agosto, presso il “*Caffè Nuovo*” gestito da Giuseppe Mazzullo, vedendo fra gli altri anche la partecipazione di rappresentanze di altre Forze Armate e di Polizia di stanza nella città dello Stretto⁵⁴.

E giungiamo, purtroppo, al fatidico anno 1908, l’ultimo che la sorte riservò al glorioso reparto d’istruzione.

Fra le cerimonie verificatesi nel 1908 si annovera la solita “Festa dello Statuto”, celebrata in città il 7 giugno, ed alla quale prese parte anche un plotone di allievi guardie di terra e di mare al comando del Tenente Preziosi⁵⁵.

A partire dal 15 agosto dello stesso 1908, la “Sezione Allievi” di Messina si troverà al comando del neo Capitano Sebastiano Garsia, che aveva sostituito il neo Maggiore Zompani, destinato al Comando del Circolo di Catania.

⁵⁴ Corrispondenza dal titolo “*A Messina*”, in “Il Finanziere – Monitore della R. Guardia di Finanza”, n. 52/53 del 18 agosto 1907, pag. 3.

⁵⁵ Corrispondenza dal titolo “*Per lo Statuto...A Messina*”, in “Il Finanziere – Monitore della R. Guardia di Finanza”, n. 36 del 17 giugno 1908, pag. 3.

Il Reparto era considerato di rango equivalente a quello di Compagnia, articolato, quindi, su tre plotoni allievi, uno composto da allievi del contingente di terra al comando del Tenente Felice Preziosi e da due del contingente di mare, al comando rispettivamente del neo Sotto Tenente Matteo Trapani e del bravo Maresciallo Stefano Laurenza, il quale prestava servizio presso il vecchio Deposito da quasi cinque anni⁵⁶.

Completavano il c.d. “quadro permanenti” nove sottufficiali istruttori ed una decina di militari di truppa, necessari sia per il governo del reparto che delle due imbarcazioni (lance a remi e a vela di cui abbiamo già trattato in precedenza) per l’addestramento delle reclute adibite al servizio navale.

La “Sezione” di Messina, proprio in relazione alla sua variegata attività addestrativa si stava avviando a future e più incoraggianti “mete”, non avendo, peraltro, nulla da invidiare, se non altro in omaggio alla propria storia, alla “più celebrata” sede di Maddaloni.

Nel complesso, gli allievi frequentatori del corso non superavano le trecento unità per semestre, molti dei quali avviati al servizio navale. Agli stessi, di lì a poco, sarebbero state impartite anche lezioni di scherma, così come accadeva già da tempo presso il Battaglione e la Legione Allievi di Maddaloni, e come aveva stabilito una recente disposizione della Legione Allievi.

Un sottufficiale era stato, infatti, inviato a Roma, onde frequentare il relativo corso presso la Scuola Magistrale di Scherma, così come ricorda il giornale delle Fiamme Gialle⁵⁷.

⁵⁶ Nato a Marcianise (Caserta) il 23 luglio 1872, il Laurenza si era arruolato nel Corpo il 10 dicembre 1892, in qualità di guardia di terra. Giunto a Messina il 1° novembre del 1903, vi rimase sino al 1° marzo del 1907, data in cui fu trasferito alla Legione di Torino. Fu congedato dal Corpo il 30 aprile 1923, con il grado apicale di Maresciallo Maggiore.

⁵⁷ Corrispondenza dal titolo “*Sottufficiali alla Scuola Magistrale di Scherma*”, in “Il Finanziere – Monitore della R. Guardia di Finanza”, n. 60 dell’11 ottobre 1908, pag. 6.

5° Capitolo

L'ECATOMBE DEL TERREMOTO

(Messina, 28 dicembre 1908)

La poliedrica attività addestrativa della “Sezione Allievi” di Messina cessò bruscamente all'alba del 28 dicembre 1908, allorquando il noto e violentissimo terremoto, seguito da un incredibile maremoto, che colpì la vastissima area dello Stretto, sia sul versante siciliano che calabrese, rase al suolo anche la storica caserma di *San Salvatore dei Greci*⁵⁸.

In quel tragico evento, fra i circa 70.000 morti che la città peloritana contò, perirono ben 78 Fiamme Gialle, con in testa l'ufficiale più elevato in grado presente a Messina, il Ten. Col. Francesco Roco, Comandante di quella Legione territoriale.

Fra i caduti appena ricordati molti erano gli allievi guardie della “Sezione”, ma non certamente moltissimi (addirittura 160) come invece annunciò un allarmante flash apparso sul “*Corriere della Sera*”, nel suo numero del 30 dicembre, peraltro ripreso da molti storici, anche recentemente e secondo il quale:

“...i fuggiaschi narrano che nella caserma della guardia di finanza, di 200 uomini solo 41 si sono salvati”.

⁵⁸ Pierpaolo Meccariello, “*Storia della Guardia di Finanza*”, Edizione Editalia – Roma, anno 2003, pag. 77.

In aggiunta a quanto già ricordato nel libro dedicato al centenario del terremoto che colpì Reggio Calabria e Messina⁵⁹, osserviamo che la “Sezione Allievi”, ove il corso d’istruzione era iniziato appena il 12 ottobre, fu colpita con la perdita, oltre che di quella di moltissimi allievi di terra e di mare, anche di alcuni bravi Sottufficiali.

É il caso dei Brigadieri Antonio Laviano e Leopoldo Lallone, del conosciutissimo Sottobrigadiere Domenico Torregrossa, capo della celebre fanfara musicale che per anni aveva allietato la città e del simpaticissimo Appuntato Antonio Platani, un vero padre di famiglia per tanti allievi, deceduto presso l’Ospedale di Siracusa il successivo 7 gennaio 1909.

Fra i presenti in caserma in quella tragica ora se ne salvarono, quindi, una cinquantina, anche se il numero delle vittime, attestatesi in 35 unità (solo della categoria allievi), poteva essere ancora maggiore se non fosse stato per la generosità del Comandante Generale del Corpo, il quale, il 23 dicembre, in occasione del Santo Natale, aveva concesso un centinaio di licenze per gli allievi di terra e di mare che si erano maggiormente distinti negli studi⁶⁰.

Trentacinque feriti della “Sezione”, fra i quali anche il Sottotenente Trapani furono successivamente imbarcati sulla nave ospedale della R. Marina “Regina Elena” che successivamente li sbarcò a Napoli.

Fra i tanti caduti che si ebbero in città vi fu anche un ex ufficiale delle Fiamme Gialle, molto conosciuto e apprezzato da tutti, il Tenente Pasquale Arpaia, che, come si ricorderà, aveva operato come istruttore presso quel Deposito Allievi e che in seguito, avendo terminato la carriera presso la

⁵⁹ Gerardo Severino, “Morte sullo Stretto. I cento anni del terremoto di Messina e Reggio Calabria e del soccorso della Guardia di Finanza”, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2008.

⁶⁰ E’ probabile che il cronista de “Il Corriere della Sera” sia caduto nell’errore di credere al fatto che in effetti, all’interno della caserma di San Salvatore dei Greci, l’organico effettivo sarebbe stato proprio quello di 200 uomini, non potendo sapere di quel centinaio di fortunate licenze concesse per il Natale.

Legione Allievi di Maddaloni, si era ritirato in pensione proprio a Messina. L'Arpaia morì assieme alla moglie e ad un figlio.

Alla tragedia in sé si aggiunse, ben presto, anche la perfidia umana, la violenza e la corsa all'accaparramento.

Agli assalti degli sciacalli e malviventi di ogni risma furono gravemente sottoposte anche le allora numerose caserme della Regia Guardia di Finanza, ivi compresa quella di *San Salvatore dei Greci*, ove gli allievi finanziari sopravvissuti furono addirittura costretti a servirsi dei coltellacci da cucina per difendersi dai reclusi fuggiti dalle carceri, allora allocate nel Castello di Rocca Guelfonia, crollate anch'esse, e da altri criminali che li minacciarono armati, durante la prima notte a ridosso del sisma, allo scopo di depredare i magazzini della povera caserma.

Parecchi malviventi riuscirono comunque a portar via alcune uniformi da guardia di finanza, grazie alle quali ebbero facilità sia per saccheggiare altre caserme del Corpo, sia gli uffici della Dogana, i magazzini generali, i magazzini di deposito, le rivendite dei tabacchi, i negozi e le case private rimaste aperte.

Scoperti dai finanzieri veri, i criminali non disdegnarono di far ricorso alle armi, uccidendo una guardia di finanza e ferendo qua e là altri dieci militi.

In ogni caso, già nello stesso giorno del disastro, così come nei giorni seguenti, per quanto colpiti dalla morte di molti dei propri colleghi, gli allievi e gli istruttori superstiti, fra i quali si distinse lo stesso Capitano Garsia, si

adoperarono con grande valore nelle operazioni di soccorso, spesso anche in unione alle brave Guardie di Pubblica Sicurezza e Municipali⁶¹.

Il Capitano Garsia e molti degli istruttori e allievi del glorioso vecchio Deposito messinese verranno, in seguito, premiati con il conferimento di Medaglie di Bronzo e Menzioni Onorevoli, concesse con Regio decreto del 5 giugno 1910.

Una Menzione Onorevole verrà concessa anche al Maggiore Francesco Zompani, primo Comandante della “Sezione”, che da Catania si precipitò a Messina con alcuni suoi dipendenti, collaborando alla poderosa macchina dei soccorsi.

Va poi aggiunto che alcuni allievi fecero parte del plotone che, al comando del Tenente Antonio Cocco, passò alle dipendenze del Colonnello dei Carabinieri Reali, che li utilizzò nel servizio di ordine pubblico nei pressi della Stazione ferroviaria.

Altri, invece, fecero parte di un'altra aliquota, che al comando del Sottotenente Saraceno si mise alla ricerca dei finanzieri superstiti e delle vittime seppellite dalle macerie.

Ai finanzieri del Capitano Pastena, distaccato dal Circolo di Palermo, si dovette, invece, il recupero delle salme di altri colleghi del Corpo, fra i quali il Capitano Sbrana, della Legione di Messina, e della sua famiglia, ma anche quelle di tanti altri poveri finanzieri ed allievi deceduti.

Presso quel che rimaneva della “Sezione Allievi”, guardie effettive ed allievi impiantarono una prima tenda per il soccorso sanitario, mentre

⁶¹ Giuseppe Tomasello, *“Le Guardie Municipali durante la catastrofe del 1908”*, Edizione “Città e Territorio”, trimestrale dell'Amministrazione Comunale di Messina, numero luglio-dicembre 2008, pagg. 92-96.

altrove si diedero alla ricerca dei colleghi sbandati, i quali per due giorni erano rimasti digiuni ed allo scoperto sotto la pioggia.

Grazie, poi, al recupero del vestiario dal magazzino della stessa “Sezione Allievi”, molti finanziari ebbero la possibilità di indossare nuovamente l’uniforme del Corpo, raggiungendo così i piccoli reparti che iniziavano a risorgere qua e là, anche se sotto forma di tenda o di baracca.

Come abbiamo ricordato nel richiamato libro sul terremoto, la gloriosa “Sezione Allievi” di Messina, dopo la tremenda scossa del 28 dicembre 1908 non verrà mai più ricostruita.

Dopo qualche mese dal sisma, mentre il Capitano Garsia veniva trattenuto ancora a Messina, in attesa di raggiungere la nuova sede di servizio, la Compagnia di Madonna di Tirano (dove arriverà il 1° maggio 1909), gli allievi finanziari superstiti furono trasferiti da Palermo, ove ai primi di gennaio erano stati accompagnati dal Maggiore Giovanni Macchi, di cui abbiamo già fatto cenno in altro capitolo ed allora Comandante di quel Circolo, alla Legione Allievi di Maddaloni.

Qui, tra la fine di febbraio e l’aprile del 1909, completarono il corso d’addestramento ed inviati al servizio attivo nelle Legioni territoriali.

La “*Sezione Allievi Mare*” fu, invece, successivamente ricostituita sotto forma di “Distaccamento”, come approfondiremo nei prossimi capitoli – seppure temporaneamente – nella città di Venezia, in una caserma della Regia Marina nei pressi dell’Arsenale (ma molto probabilmente alla stessa Giudecca, sede storica dei finanziari di mare), per poi “trasferirsi”, nell’autunno del 1911, a Peschiera del Garda (Verona), quale “Distaccamento” del Battaglione Allievi di Verona⁶².

⁶² Gerardo Severino, “L’addestramento al tiro dei finanziari del Garda”, *Diana Armi*, n. 2/febbraio 1999.

In realtà, tale destinazione doveva essere considerata per l'appunto temporanea, anche perché sin dai primi mesi che fecero seguito al tragico evento, allorquando si trattava – almeno politicamente – l'argomento della ricostruzione della città di Messina, era apparso chiaro e determinante, almeno per i Governanti dell'epoca, il comune sentire e il desiderio della Amministrazioni locali di ricostruire in città anche la Scuola delle Guardie di Finanza.

Di ciò se ne ha conferma dall'interrogazione parlamentare che, ancora nel 1914, il deputato messinese, Onorevole Giacomo Giuseppe Mondello rivolse al Ministro delle Finanze, onde: *"...sapere quando intenda ripristinare la scuola allievi doganieri in Messina che da cinque anni si reclama invano"*, peraltro osservando e, soprattutto, ricordando al Parlamento nazionale che la medesima interrogazione tendeva:

*"...a richiamare il Governo al mantenimento di quegli impegni che formalmente e solennemente assunse quando dichiarò che Messina doveva risorgere con tutte le istituzioni grandi e piccole che esistevano prima del disastro"*⁶³.

All'interpellanza, il Sottosegretario di Stato alle Finanze, Onorevole Camillo Cimatei, rispose con la seguente frase:

"L'Amministrazione delle finanze aveva tutto il desiderio di riaprire a Messina la scuola degli allievi guardie di finanza, ma finora non ha potuto riaprirla perché è stato impossibile trovare un locale dove raccogliere quattrocento persone."

⁶³ Dagli "Atti parlamentari" della XXIV Legislatura – 1^a Sessione della Camera dei Deputati, 2^a tornata del 20 febbraio 1914, pag. 1527.

Posso però assicurare l'onorevole interrogante che sono in corso studi e pratiche per la costruzione di un fabbricato nuovo da destinarsi a caserma delle guardie di finanza”⁶⁴.

A seguito dello scoppio della “Grande Guerra”, con la massiccia partecipazione italiana al medesimo conflitto e in virtù delle relative spese straordinarie onde far muovere la poderosa macchina bellica, la questione della Scuola da riaprire a Messina tramontò definitivamente.

In tale ottica va anche aggiunto che, nel medesimo periodo temporale, era stata approvata pure la costruzione, peraltro con il concorso del “Fondo di Massa” del Corpo, di una grandiosa caserma in Roma, esattamente nel quartiere Nomentano, ove si sarebbero dovuti trasferire il Comando della Legione Allievi e il relativo Battaglione Allievi, i quali dal 1912 si trovavano acquarterati presso la caserma “*Cadorna*” di Via dell’Olmata, dopo aver lasciato la caserma “*Nino Bixio*” di Maddaloni.

⁶⁴ Ibidem.

6° Capitolo

DA MADDALONI A VENEZIA

LE PERIPEZIE DEL DISTACCAMENTO MARE

(1909 – 1910)

Come abbiamo appena ricordato nel precedente capitolo, dopo l'immane tragedia del terremoto, gli allievi guardie della Sezione di Messina furono trasferiti a Maddaloni, onde completarvi l'istruzione per la promozione a guardia.

Ciò si concretizzò nella primavera seguente, appena terminati i canonici sei mesi di corso per ciascuno dei "Riparti" nei quali si divideva il corso, con l'assegnazione di quel personale ai comandi territoriali, ivi compresi naturalmente quelli del contingente di mare.

Mentre per quelli di terra, la mancanza delle "sede messinese" non si pose, venendo, infatti, smistati presso le rimanenti "Sezioni" di Maddaloni, di Verona e presso il "Distaccamento" da poco istituito a Roma, per gli allievi del "ramo di mare", invece, non si poteva certo sopperire con le stesse località, essendo le medesime molto lontane da quell'elemento naturale, il mare o comunque l'acqua, ove da sempre l'addestramento delle Fiamme Gialle di mare era considerato imprescindibile.

Era stato, questo, d'altronde il motivo per il quale era stata creata la "Sezione Speciale" a Messina, nel lontano 1894, ed era ancora questo il motivo per il quale non si poteva certo "tornare indietro" ora, affidando a

un Deposito Allievi “ordinario” anche l’ammaestramento dei futuri finanziari-marinai.

Tale mancanza, certamente non dovuta alla volontà del Comando Generale, allora alle prese con altri e più gravi problemi organizzativi, quali ad esempio la crisi degli arruolamenti, scatenò, come spesso era accaduto nella storia del Corpo, l’arguzia di molti lettori del giornale “*Il Finanziere*”, sul quale furono pubblicati alcuni interessanti articoli, come quello pubblicato nel maggio dello stesso 1909, dal titolo “*Sul Ramo Mare*”.

Nel prendere spunto proprio dalla carenza che si era registrata sul fronte degli arruolamenti, per la quale il Comando Generale sembrò fosse riuscito finalmente a porvi rimedio, almeno in parte, con il ricorso ai c.d. “optanti di leva” (lgs, finanziari ausiliari), l’articolista, un non meglio identificato “C.R.”, aggiunse:

“...non sarà certamente sfuggito che l’aumento degli aspiranti agli arruolamenti è avvenuto nel solo ramo terra, mentre la deficienza nel ramo mare persiste tuttavia.

Tale deficienza è tanto più risentita perché oggi la vigilanza finanziaria tende ad accentrarsi con mezzi sempre più marinareschi e perché ad essa di accoppia l’imperizia della maggior parte dei militari di quel ramo.

S’impongono quindi seri studi per riformare il reclutamento di giovani che posseggano già nozioni ed attitudini in misura tale da potere nel Corpo mediante adeguato corso d’istruzione divenire oltre che finanziari anche buoni marinai.

Si eviterebbe così il miserevole spettacolo di agenti imbarcati su lance a remi o su battelli a vapore, che sono privi delle più elementari cognizioni indispensabili agli uomini di mare.

Questo – aggiunge l'autore dello scritto – non conferisce prestigio al Corpo e però a noi incombe l'obbligo di provvedere con mezzi efficaci a rinsanguare di elemento idoneo questo contingente dell'Arma⁶⁵ che tanto contributo porta nel sistema di difesa degli interessi erariali⁶⁶.

Ebbene, fra le proposte che l'anonimo articolista del giornale delle Fiamme Gialle propugnò nello stesso pezzo vi fu proprio quello di:

“...istituire una Scuola Speciale in un porto del Regno, la quale dovrebbe funzionare con sistemi didattici tali da dare al Corpo, dopo sei mesi di permanenza degli allievi, dei finanzieri marinai specializzati anche pei diversi servizi inerenti alle manovre dei battelli a vapore (Torpediniere, Incrociatori e Pirolance)”⁶⁷.

Qualche settimana dopo, lo stesso autore “rincarava la dose”, nel senso che, volendo approfondire meglio il concetto dell'addestramento degli allievi di mare, spiegò dettagliatamente ai lettori de “Il Finanziere” come avrebbe dovuto istituirsi e operare l'anzidetta “Scuola Speciale”.

Lo riportiamo quasi integralmente, trattandosi di uno spunto storico di non trascurabile valore, anche in relazione a quanto verrà poi effettivamente adottato in tale ambito qualche tempo dopo.

“Ho accennato nell'altro articolo all'istituzione di una Scuola speciale dalla quale dovrebbero venir fuori agenti di mare con cognizioni da far loro meritare la qualifica di Finanzieri marinari.

Questa Scuola potrebbe avere sede in un qualsiasi Porto del Regno, che, per ragioni di opportunità nei riflessi del dislocamento degli allievi

⁶⁵ Non è un errore di trascrizione, ma un termine che molto spesso che scriveva a “Il Finanziere” utilizzava nel citare il Corpo, per il quale si propugnava, soprattutto dopo l'autonomia del 1906, l'elevazione per l'appunto al rango di Arma.

⁶⁶ Articolo “Sul Ramo Mare”, in “Il Finanziere”, n. 30-31 del 16 maggio 1909, pagg. 1 e 2.

⁶⁷ Ibidem.

all'atto della loro assegnazione al servizio, potrebbe essere Napoli o Livorno. Non è il caso né credo mio compito di formulare il programma di questa Scuola, solo è conveniente che pur discutendo dei benefici che essa arrecherebbe, accenni brevemente ai mezzi indispensabili al buon funzionamento di essa.

Il personale istruttore di detta scuola dovrebbe essere costituito di Ufficiali e Sottufficiali che oltre ad essere muniti di licenza di capitano di lungo corso o di gran cablaggio posseggano sperimentati requisiti didattici. Il numero di essi potrebbe limitarsi così: Un Ufficiale Direttore ed istruttore della Scuola, dipendente dalla Legione Allievi di Maddaloni, un maresciallo per la contabilità, vitto e custodia del materiale, due sottufficiali istruttori ed un congruo numero di appuntati e guardie da scegliersi fra i finanzieri più provetti alle manovre sui natanti.

A disposizione del detto Istituto dovrebbero tenersi:

- 1. un incrociatore tipo Thornycroft completamente equipaggiato del personale di macchina e arredato come per il servizio sui laghi;*
- 2. un battello a vela per il servizio di crociera;*
- 3. due battelli a remi dei quali uno tipo canotto e l'altro tipo lancia per laghi;*
- 4. una sala di attrezzatura, che potrebbe essere arredata col materiale già esistente nelle diverse stazioni d'incrociatori;*
- 5. una piccola officina con gli <<ordegni>> necessari per la ordinaria manutenzione dell'incrociatore e dei battelli.*

L'istruzione dovrebbe dividersi in tre corsi di due mesi ciascuno. Nel primo corso dovrebbero curarsi anzitutto le esercitazioni di nuoto. voga e

ginnastica sugli alberi per preparare fisicamente gli allievi allo speciale servizio e per avere gli elementi necessari d' prova per la loro assegnazione ai diversi rami nei quali possono essere adibiti ad es : a marinari di coperta, degli incrociatori, a fuochista, a marinari di battelli a vela ed a remi: Nel 2. e 3 bimestre completare le istruzioni necessarie e preparare convenientemente gli allievi o alla prova finale per conseguire il passaggio al servizio con uno dei tre certificati: di fuochista, di marinaio d'incrociatori, o di marinaio di battelli a remi od a vela.

La prova finale dovrebbe essere data dinnanzi ad una Commissione composta di un ufficiale della Capitaneria di Porto, di un Ufficiale del Corpo e del Comandante la Scuola stessa. Durante il periodo dei sei mesi verrebbe svolto dagli allievi anche il programma riguardante le istruzioni militari e regolamentari del Corpo. Gli allievi licenziati da tale scuola conserverebbero il distintivo della Categoria alla quale verrebbero assegnati dopo il 1 bimestre.

Per eliminare poi l'inconveniente di mettere questo personale così razionalmente istruito alla dipendenza di sottufficiali che, già facenti parte del Corpo, non hanno avuto occasione di ricevere tali indispensabili istruzioni, sarebbe opportuno disporre che a questa Scuola siano aggregati quei sotto brigadieri che aspirano alla promozione a brigadiere per far compiere loro uno speciale corso, che potremo chiamare di perfezionamento, per metterli in grado di potere comandare e dirigere oltre che qualsiasi battello a vela, ancora un incrociatore per laghi ed una torpediniera per il servizio litoraneo.

A tale istruzione tecnica dovrebbe essere preposto il Comandante del reparto, coadiuvato dall'Ufficiale ivi aggregato per lo espletamento del programma dell'istruzione militare. — Questo per la Scuola.

In quanto alla carriera poi ed al trattamento dei militari del ramo mare s'impone una riforma legislativa che garantisca in maniera proporzionale un soldo ed una pensione maggiori di quelli stabiliti per i militari di terra, nonché delle indennità fisse a seconda delle diverse categorie anzi cerniate, oltre ai benefici di cui tenni parola nel mio precedente articolo pubblicato il 16 maggio.

Sarà illusione la mia, ma ho fede che solo con questi mezzi potremo vedere cessato il malcontento degli attuali componenti il ramo mare, i quali spesso assegnati a servizi speciali per i quali non hanno né vocazione né attitudine, non vedono questi convenientemente remunerati e potremo sperare di vedere accorrere agli arruolamenti un maggior numero di concorrenti allettati da un trattamento compensatore delle fatiche alle quali sono sottoposti i Finanzieri marinari”⁶⁸.

Ebbene, l’articolista, evidentemente esperto in ambito marinaresco, non poteva certo sapere che nello stesso numero del 13 giugno 1909, il giornale “*Il Finanziere*”, nell’informare i propri lettori, con uno specifico trafiletto, riguardo ai progressi verificatesi nell’arruolamento e addestramento del personale “di terra”, aggiunse:

“Crediamo invece continuerà a funzionare il distaccamento di Venezia, nel quale noi vorremmo fossero concentrati gli allievi che desiderano entrare nel ramo mare e che, dopo il disastro di Messina, sono rimasti senza collocamento”⁶⁹.

In tale ottica, occorre quindi confermare che il Distaccamento Allievi cui faceva cenno il modesto trafiletto fu effettivamente istituito a Venezia, e già nel corso della primavera del 1909, ma evidentemente per addestrarvi

⁶⁸ Articolo “*Sul Ramo Mare*”, in “*Il Finanziere*”, n. 36-37 del 13 giugno 1909, pag. 2.

⁶⁹ Articolo dal titolo “*Alla Legione Allievi*”, in “*Il Finanziere*”, n. 36-37 del 13 giugno 1909, pag. 7.

i citati “optanti di leva” (quasi tutti destinati al contingente di terra), i quali erano stati finalmente concessi al Corpo, dopo anni di battaglie burocratico-amministrative, da parte del Ministero della Guerra.

Nonostante la previsione normativa dettata dalla Legge 12 luglio 1908, n. 427, approvata dal Parlamento proprio per appianare la deficienza di organici (si calcola che nello stesso 1908 il Corpo era carente di circa 2.800 uomini)⁷⁰, la questione era comunque subordinata all’assentimento sia da parte del Dicastero della Guerra che di quello della Marina.

Come è stato ricordato in altro contributo storico⁷¹, superata l’impasse fu nel gennaio del 1909, a ridosso quindi dalla tragedia di Messina e Reggio, che giunse finalmente a Maddaloni il primo nucleo di 700 allievi guardie, composto prevalentemente da “optanti di leva”, ovvero da militari che avevano chiesto il passaggio dalle due Forze Armate.

Nei mesi seguenti, considerato l’elevatissimo numero di arruolati, intervenuto a seguito di un ulteriore aumento dell’organico (concesso dal Governo inde assicurare la vigilanza alle coltivazioni di tabacco e in relazione alle aumentate esigenze operative lungo le frontiere) si rese, quindi, necessario inviare una forte aliquota di allievi (sia “optanti” che personale effettivo), in addestramento presso la Scuola Ufficiali di Caserta, così come pure si decise di utilizzare la Sezione Allievi di Verona, ma anche di istituire un Distaccamento a Casagiove (sempre nei pressi di Caserta), ed uno a Venezia, come anticipato prima.

⁷⁰ Con la prefata Legge fu stabilito che l’arruolamento nella Regia Guardia di Finanza, oltre che volontariamente, potesse avvenire anche attraverso il ricorso alle “opzioni degli iscritti di leva e per passaggio volontario di militari dal Regio Esercito e dalla Regia Marina”. In realtà tale procedura fu osteggiata, soprattutto dal Regio Esercito, il quale temeva un depauperamento delle forze destinate alla Fanteria, se non altro rappresentate da quegli elementi particolarmente idonei per fisico e intelletto, che ovviamente avrebbero preferito prestare tre anni di servizio tra le Fiamme Gialle.

⁷¹ Gerardo Severino, “Ritornano i Finanziari Ausiliari. Con la Finanziaria ‘96 via libera alle Fiamme Gialle di Leva”, in “Il Finanziere”, luglio 1996, pagg. 28-30.

In verità, sia alla Legione Allievi di Maddaloni che presso gli altri Distaccamenti interessati dall'aumento d'organico (che avrebbe riguardato ben 1.400 unità) si riscontrò ben presto l'impossibilità di addestrare adeguatamente i futuri marinai del Corpo, e sempre per la stessa motivazione: la distanza dai porti, luoghi necessari per la preparazione tecnica dei futuri marinai delle Fiamme Gialle.

Al di là delle proposte formulate dall'ignoto articolista prima citato, che ipotizzava l'istituzione di una "Scuola Speciale" per allievi di mare a Livorno, ove sappiamo tutti operava da decenni la prestigiosa Accademia Navale della Regia Marina, la scelta che in quel momento apparve fra le migliori fu quella della città di Venezia, e non solo per il fatto che era già stata sede, verso la fine dell'Ottocento, di un Deposito Allievi e che da pochi mesi ospitava un "Distaccamento per gli optanti di leva" (compresi quelli appartenenti al contingente di mare, sempre che ce ne fossero stati), quanto, piuttosto, per il fatto che comunque era un porto efficiente, prim'ancora che località non molto distante da Verona, efficientissima sede di una delle Sezioni della Legione Allievi, la quale avrebbe certamente giovato alla "causa", soprattutto in termini organizzativi.

E' verosimile ritenere, anche perché a tutt'oggi non vi sono stati riscontri documentali, che la caserma che ebbe a ospitare anche il Distaccamento Allievi Mare dovette essere l'attuale "*Tommaso Mocenigo*", oggi sede della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Venezia, sita nell'isola della Giudecca prospiciente il bacino di San Marco, in un'area demaniale allora asservita in qualche modo all'arsenale della Regia Marina, alla quale Forza Armata, molto probabilmente, era sin lì appartenuta.

Di tale immobile fa espressamente cenno, nel 1930, Sicinio Bonfanti, nella già richiamata pubblicazione dedicata alla Giudecca. In essa,

nell'evidenziare la presenza sull'isoletta di ben due caserme delle Fiamme Gialle, aggiunge per quella del Naviglio: *“Caserma e Deposito si trovano al numero anagrafico 1, vi sono circa 130 uomini”*, mentre per l'altra, ubicata all'anagrafico n. 77, l'autore ricorda che in quella stessa data l'immobile ospitava il comando di una Tenenza e le Brigate *“Porto”* e *“Giudecca”*, per un complesso di circa 120 uomini⁷².

Il neonato reparto d'istruzione fu posto al comando di un valentissimo ufficiale, il Capitano Giulio Gauttieri⁷³, allora Comandante della Compagnia *“Venezia Interna”*, quindi non direttamente dipendente dalla Legione Allievi di Maddaloni, ed inizialmente articolato su due Plotoni, uno al comando del Tenente Guglielmo De Knobelsdorff (titolare della Tenenza Venezia III) e l'altro dal parigrado Riccardo Cecchetto (titolare della Tenenza Venezia IV).

Da quel momento in avanti, gli stessi ufficiali verranno *“notati”* dalla cittadinanza locale, allorquando guideranno gli allievi del Distaccamento nelle varie cerimonie militari organizzate in città in vari periodi dell'anno. Una delle prime, che il giornale *“Il Finanziere”* documenta per il 1909 fu quella per lo *“Statuto”*.

“Alla Rivista passata per lo Statuto – ricorda la corrispondenza veneziana – prese parte una compagnia di Finanziere composta di quasi tutti allievi del locale distaccamento, i quali la mattina della patriottica giornata, di buon'ora, accompagnati dagli Ufficiali istruttori, cioè dal Capitano Giulio Gauttieri, che comandava la Compagnia, dai Tenenti De Knobelsdorff

⁷² Sicinio Bonfanti, op. cit., pag. 235 e 236.

⁷³ Il Capitano Gauttieri era nato a Roma il 16 dicembre 1864 e si era arruolato nel Corpo, da semplice guardia, il 15 febbraio 1883. Nel Corpo aveva percorso una brillante carriera, divenendo Ufficiale il 14 ottobre 1897. Collocato a riposto, per raggiunti limiti d'età il 1° aprile 1915, fu tuttavia trattenuto a causa dello scoppio della *“Grande Guerra”* e posto al Comando della Compagnia di S. Fedele d'Intelvi. In A.M.S.G.F, fondo matricolare, f. *“Ufficiale Gauttieri Giulio”*.

*Guglielmo e Cecchetto Riccardo, si avviarono nelle loro divise linde e fiammanti verso la classica Piazza di S. Marco, che in quel puro e soffuso mattino di giugno, nella sua originalità caratteristica presentava qualche cosa come d'inconsueto e di nuovo*⁷⁴.

Il Distaccamento per allievi finanziari “optanti di leva”, compresi quelli appartenenti al contingente di mare, e lo stesso “Distaccamento Mare”, come abbiamo ricordato dipendenti dalla “ancora Sezione Allievi” di Verona, non ebbero vita facile, anche per il fatto che entrambi le “Scuole” si trovavano affollate nella modesta caserma (che noi immaginiamo essere appunto quella della Giudecca).

Per tutto il 1909 ed anche per gran parte dell'anno seguente, il gravoso problema non poté essere risolto.

Fu così che nella stessa sede della Legione Allievi, a Maddaloni, nello svolgersi dei vari corsi d’istruzione, furono addestrati anche i finanziari di mare (sia “optanti” che di carriera), come testimoniano i diversi articoli ed i riferimenti circa le cerimonie militari e le manifestazioni tenutesi presso quel reparto.

Fra di esse ricordiamo, ad esempio, la cerimonia per la “Festa dello Statuto”, celebratasi il 5 giugno 1910, nel corso della quale l'allievo mare Graziano Guercio di Castellabate (SA), uscì dai ranghi del “plotone mare” per essere insignito della Medaglia di Bronzo al Valor di Marina, appuntata-gli sul petto dal comandante della Legione, Ten. Col. Teofilo Setacci.

Verso la fine del 1910, con il ripianamento del deficit organico del Corpo, i “Distaccamenti” provvisori di Caserta, Casagiove e Venezia furono soppressi, almeno riguardo al loro utilizzo quali centri di formazione per

⁷⁴ Articolo “A Venezia”, in “Il Finanziere”, n. 38 del 20 giugno 1909, pag. 3.

“optanti” e militari che avevano richiesto il passaggio da altre Forze Armate, i quali, da quel momento in avanti verranno addestrati solo presso il Battaglione di Maddaloni e la Sezione di Verona.

Una delle ultime cerimonie alle quali prese parte il Distaccamento veneziano, ancora al comando del Capitano Gauttieri⁷⁵, fu quella che si tenne l'11 novembre, per il genetliaco del Re d'Italia, Vittorio Emanuele III, in occasione della quale, alla rivista passata dal Vice Ammiraglio Comandante quella Piazza Marittima:

“...prese parte una Compagnia di guardie di Finanza comandata egregiamente dal Capitano Gauttieri Sig. Giulio e formata su tre plotoni al comando, quelli di terra dei tenenti Sabatini e Longo e quello di mare del brigadiere Brizzi”⁷⁶.

Nel quadro della “rivisitazione ordinativa” della Legione Allievi s'era inserito, in verità, un fattore non trascurabile, l'elevazione a Battaglione della gloriosa “Sezione Allievi” di Verona, decisione assunta nell'autunno di quello stesso anno, anche se con non poche polemiche da parte dei tanti lettori del giornale *“Il Finanziere”⁷⁷*, i quali non gradirono la nomina di un ufficiale superiore del Regio Esercito a Comandante del neo trasformato reparto veronese, ma soprattutto di quello di Maddaloni, sede della Legione stessa⁷⁸.

⁷⁵ Nel settembre dell'anno prima, l'ufficiale aveva ricevuto un Encomio da parte del Comando Generale del Corpo: “Per l'intelligente zelo con cui cooperò nella buona riuscita dell'esperimento degli allievi”, come cita la scarna motivazione tolta dal suo “Stato di Servizio”. In A.M.S.G.F. fondo matricolare, f. “Ufficiale Gauttieri Giulio”.

⁷⁶ Corrispondenza dal titolo *“A Venezia”*, in *“Il Finanziere”*, n. 70-71 del 20 novembre 1910, pag. 4.

⁷⁷ È il caso dell'articolo dal titolo *“A Caserta, a Maddaloni, a Verona”*, in *“Il Finanziere”*, n. 67-68 del 6 novembre 1910, pag. 7.

⁷⁸ Con il R. decreto 6 novembre 1910 (Dispensa n. 50 del B.U. del Ministero della Guerra in data 3 dicembre 1910), il Ministero della Guerra mise a disposizione della Regia Guardia di Finanza il Maggiore degli Alpini Vittorio Cornetta, al quale fu affidato il Battaglione di Verona e il parigrado Ernesto Viganò, dell'11° Reggimento Fanteria, che fu posto al comando del Battaglione di Maddaloni.

A Verona, nel frattempo, troviamo fra gli ufficiali della vecchia “Sezione” il Capitano Ercole Arri, che nel corso dell’anno (1910) verrà sostituito dal parigrado Guglielmo De Knobelsdorff, lo stesso che aveva retto uno dei Plotoni del Distaccamento di Venezia, e i Tenenti Angelo Brovia ed Ernesto Niutta⁷⁹.

E, mentre a Verona proseguiva l’alacre addestramento degli allievi guardie effettive e degli “optanti di leva”, a Maddaloni la situazione addestrativa del personale di mare era diventata veramente esplosiva.

Nel 1911, l'emergenza “allievi di mare” – riferendoci in particolare a quelli di carriera – si fece ancora più forte, specialmente dopo la soppressione del Distaccamento di Venezia, dove, come abbiamo visto, era stato curato per un biennio anche l'addestramento dei pochissimi “optanti di leva” di mare, comunque utilissimi per il potenziamento del Servizio Navale del Corpo.

La situazione venutasi ormai a delineare non ammetteva, quindi, ulteriori rinvii: bisognava intervenire in maniera risolutoria. La ricerca di una sede per la futura “Scuola Nautica” dei finanzieri proseguì, quindi, senza soste e ad ampio raggio.

Il 26 novembre dello stesso anno, mentre da più parti s’udiva la notizia che qualcosa stava per succedere dalle parti del Garda, il giornale “*Il Finanziere*” ipotizzò ancora la creazione di una Sezione Allievi a Livorno, dubitando, però, seriamente circa il suo eventuale accoglimento da parte del Comando Generale del Corpo, tant’è che la stessa redazione del periodico concluse l'articolo con le seguenti parole:

⁷⁹ Comando Generale Guardia di Finanza, “*Annuario Ufficiale della R. Guardia di Finanza – anno 1910*”, Tipografia Cooperativa Sociale – Roma, anno 1910, pag. 238.

“Certo è che in una località o in un'altra questa sezione dovrà sorgere al più presto, perché è urgente provvedere alla istruzione specialissima che deve essere impartita agli agenti del ramo mare”⁸⁰.

⁸⁰ Articolo dal titolo *“Una Sezione della Legione Allievi a Livorno?”*, in *“Il Finanziere”*, n. 73-74 del 26 novembre 1911, pag. 7.

7° Capitolo

IL DISTACCAMENTO ALLIEVI MARE DI PESCHIERA DEL GARDA (1911 – 1920)

Nell'ottobre del 1911, dopo varie dichiarazioni e smentite ufficiali, venne finalmente decretata la nascita dell'ennesima "Scuola Speciale" per il ramo mare, a quel punto vera erede della "Sezione" di Messina, ma non certo antesignana della futura Scuola Nautica di Pola.

La scelta della sede cadde sulla storica cittadina veneta di Peschiera del Garda (famosa nel Risorgimento per essere stata una roccaforte austriaca nel c.d. "Quadrilatero" e per il relativo assedio posto dalle truppe piemontesi nel maggio 1848), sulla linea ferroviaria Milano-Venezia, dove si era appena liberata in parte la caserma "XXX Maggio", già dimora della Compagnia di Disciplina del Regio Esercito, ed anche in relazione al fatto che essendo ubicata all'estremità sudorientale della riva del Garda, sarebbe stato molto più facile per gli allievi "di mare" eseguirvi le opportune esercitazioni in barca.

Ottenuta in temporanea cessione da parte del Ministero della Guerra, la caserma di Peschiera, capace di ospitare anche un migliaio di uomini,

venne affidata al Capitano Angelo Brovia, che ne prese incarico a far data dal 1° di ottobre⁸¹.

L'ufficiale aveva alle spalle una solida tradizione professionale, principalmente in campo addestrativo, occupandosi, infatti, dell'istruzione degli allievi guardie di finanza sin dal 1° di aprile del 1906, data in cui era stato trasferito al Battaglione Allievi di Maddaloni ed ove era rimasto sino al 1° luglio del 1909, data in cui era stato trasferito alla allora "Sezione Allievi" di Verona.

Al Capitano Brovia spettò, dunque, la direzione dei lavori di adattamento dell'immobile demaniale ai nuovi usi: lavori eseguiti dalla squadra "zappatori" opportunamente distaccata dal Battaglione di Verona e completati, dopo appena qualche settimana, con la concentrazione e la sistemazione in sito dei vari oggetti di casermaggio e di arredo⁸².

Con la denominazione di "*Distaccamento Allievi Guardie di Finanza*", dipendente dal Battaglione di Verona, la Scuola di Peschiera fu articolata su due Compagnie, una di terra e un'altra di mare, rette rispettivamente dal Capitano Giuseppe Esposito e dal Tenente Ernesto De Angelis.

Il nuovo reparto iniziò la propria attività istituzionale nel corso del dicembre dello stesso 1911, con una forza di circa 700 uomini (ovviamente fra allievi del contingente di terra e di mare), un vero e proprio record per quel genere di reparto.

Completavano l'organico ufficiali il Cap. Ottavio De Julio ed il S. Ten. Giuseppe La Ferla, aggregati "in rinforzo" proprio in relazione all'alto

⁸¹ Il Capitano Brovia era nato a Cosenza il 12 luglio 1873 e si era arruolato nel Corpo, in qualità di guardia di terra il 23 luglio 1892. Dopo aver ricoperto i gradi di Sottufficiale fu promosso Sotto Tenente l'11 agosto 1903, prestando così servizio presso vari reparti operativi. Fu posto in congedo il 23 maggio del 1919. Dal 19 aprile 1914 al 23 maggio 1919, il Brovia aveva prestato servizio a Tripoli, in Libia. In A.M.S.G.F, fondo matricolare, f. "Ufficiale Brovia Angelo".

⁸² La notizia fu rapidamente diffusa con l'articolo "*Una nuova Sezione Allievi*", in "Il Finanziere", n. 72 del 19 novembre 1911, pag. 4.

numero dei frequentatori di quel primo corso. Nei mesi seguenti, il numero dei frequentatori calò sensibilmente, tanto che di lì a poco il “Distaccamento” inizierà finalmente a lavorare per il solo addestramento del personale del contingente di mare.

E, mentre a Peschiera si consolidava faticosamente l’attività della “Scuola Allievi Mare” di Finanza, nella bellissima Venezia, dalla quale il “Distaccamento” era stato trasferito, la Regia Marina pensò di aprire presso la caserma di San Daniele⁸³ – siamo giunti, nel frattempo, all’anno 1912 – la sede di una Scuola del Corpo Reale Equipaggi (meglio noto con l’acronimo di C.R.E.⁸⁴), decisione che contestualmente riguardò anche la città marittima di La Spezia.

Tale scelta fece riflettere non poco i vertici del Corpo, anche perché la coabitazione delle due “Scuole” (Finanza e Marina) avrebbe potuto apportare incredibili vantaggi all’addestramento delle Fiamme Gialle del mare.

Ma ormai era troppo tardi per “tornare indietro”, considerando anche un fattore certamente non secondario: l’Italia, in quel preciso momento, si trovava in guerra contro la Turchia per la conquista della Libia, conflitto al quale, seppure con modesto contributo, stava partecipando la stessa Guardia di Finanza. Fra i reparti mobilitati – lo ricordiamo – vi fu anche un Plotone interamente composto da finanzieri del “ramo di mare” comandato dal Tenente Gaspare Carruba.

⁸³ Trattasi dell’antichissimo monastero di San Daniele, nel quartiere Castello, fra l’isola di San Pietro e l’Arsenale.

⁸⁴ A far data dal 30 luglio 1926, il Corpo verrà denominato C.R.E.M. – Corpo Reale Equipaggi Marittimi nel 1926, in applicazione della Legge 8 luglio 1926, n. 1178, sull’ordinamento della Regia Marina.

A quel punto da Peschiera arduo sarebbe stato spostarsi nuovamente a Venezia, sebbene in quella città sia la laguna che il mare avrebbero favorito maggiormente l'addestramento del personale navigante.

Il corso d'istruzione, allora della durata di sei mesi, oltre alla formazione giuridica e tecnico-professionale, in ragione delle peculiari attività di servizio demandate al Corpo, comprendeva lunghi periodi di addestramento marinaresco. Tutte le esercitazioni esterne furono, quindi, effettuate sul Lago di Garda.

L'istruzione, per quanto risentisse della lontananza del mare, fu comunque soddisfacente, anche perché si poté contare su idonei mezzi nautici, per quanto ancora a vela ed a remi, come approfondiremo a breve.

Molto importanti furono pure l'addestramento e le esercitazioni militari, spesso eseguite assieme ai membri della "Stazione Naviglio" di Limone del Garda, ovvero alle altre Forze Armate stanziato in zona.

Alla fine di maggio del 1912, le due Compagnie Allievi presero parte, per la prima volta, ad una delle tante esercitazioni militari, organizzate dal locale comando di Presidio in relazione alla delicata posizione strategica che rivestiva la località di frontiera.

Di tale partecipazione ne diede testimonianza l'allora Ten. Col. Pietro Carbolani, responsabile del Presidio stesso, che indirizzò al comandante del Distaccamento Allievi gardesano un'accurata lettera di compiacimento datata 30 maggio.

Non mancarono, poi, le cerimonie "in trasferta", molto utili per far apprezzare al grande pubblico la nuova realizzazione voluta dalla Legione Allievi.

Il 5 giugno successivo, per esempio, in occasione della tradizionale “Festa dello Statuto”, un plotone mare del Distaccamento di Peschiera, prese parte alla cerimonia militare tenutasi nella centralissima Piazza Vittorio Emanuele di Verona, unitamente ad altri reparti del locale Battaglione Allievi, il quale, come s’è già ricordato prima, si trovava al Comando dal Ten. Col. degli Alpini Vittorio Cimetta.

I finanzieri del buon Capitano Brovia furono, quindi, passati in rassegna dal Comandante del Corpo d'Armata, Ten. Gen. Ottavio Ponza di San Martino ed applauditi dalla folla che aveva preso parte alla celebrazione, ammirata dalla presenza di quegli strani marinai con il “solino giallo”.

Il 1° luglio di quello stesso anno, il Capitano Brovia dovette però lasciare Peschiera, essendo stato trasferito al Comando di una delle Compagnie Allievi formatesi a Roma dopo il trasferimento della Legione Allievi da Maddaloni. In sua sostituzione assunse il Comando del “Distaccamento” il Tenente Giuseppe Costa, che però prese l’incarico solo il 1° gennaio del 1913.

Il Tenente Costa, che sino al dicembre del 1912 era stato Comandante della Tenenza di Piombino, era, in realtà, un ex “lupo di mare”, avendo militato in tale specialità dal 5 dicembre 1896, data in cui fu ammesso “allievo guardia mare” a Messina, sino al 1908, anno in cui, da Brigadiere “di mare” fu ammesso alla Scuola Ufficiali di Caserta.

Dal “Quadro dei Comandi” del Corpo, alla data del 1° gennaio 1914, oltre al Tenente Costa, fra gli ufficiali del Distaccamento troviamo anche i Sotto Tenenti Antonio Moro, Gaspare Tiragallo, Giuseppe Dondi, Amilcare Amoretti e Angelo Perotti.

Alcuni mesi dopo, purtroppo, il “Distaccamento” di Peschiera dovrà piangere la scomparsa del suo Comandante, il Tenente Costa, morto per malattia il 25 di maggio⁸⁵.

Al suo posto fu così destinato il Tenente Francesco Scarfi, che aveva sin lì comandato la Tenenza di Nobiallo. L’ufficiale, che assunse l’incarico il successo 25 di agosto, non era certo stato “scelto per caso”, avendo, infatti, maturato pure lui in gioventù un’ampia esperienza nell’ambito del contingente di mare, e peraltro anche in possesso del brevetto di “Capitano Marittimo”⁸⁶.

Di lì a qualche giorno, pur tuttavia, il “Distaccamento” verrà coinvolto da un evento di straordinaria importanza, almeno per la grande famiglia delle Fiamme Gialle.

Il 7 giugno del 1914, infatti, in occasione della consegna della Bandiera di Guerra al Corpo, i sottufficiali istruttori Maresciallo Eugenio Camparmi ed il Brigadiere Ugo Guazzi organizzano, all'interno della stessa caserma “XXX Maggio”, una memorabile festa, alla quale presero parte, oltre al personale ed agli allievi dell'istituto di formazione, per i quali fu confezionato un pranzo speciale, come ci ricorda il giornale “*Il Finanziere*”, anche numerose rappresentanze delle altre Forze Armate di stanza a Peschiera: fu un vero successo!⁸⁷.

⁸⁵ Il Tenente Costa era nato a Oviglio (Alessandria) il 5 dicembre 1876.

⁸⁶ Il Tenente Scarfi era nato a Catania il 26 aprile del 1882 e si era arruolato nella Guardia di Finanza il 3 gennaio 1902, ammesso quale allievo di mare presso l’allora Deposito Allievi di Messina. Fu poi Sottufficiale, sempre del contingente di mare, e, infine, ufficiale, promosso Sotto Tenente il 1° settembre del 1911. Lascerà il Corpo nel 1936, con il grado di Maggiore, anche se con lo scoppio della 2ª guerra mondiale, verrà richiamato in servizio, indossando nuovamente le Fiamme Gialle sino al congedo assoluto, intervenuto il 30 settembre 1944.

⁸⁷ Corrispondenza dal titolo “*Da Peschiera (Verona)*”, in “*Il Finanziere*”, n. 23 del 14 giugno 1914.

Non meno interessante fu, poi, il ruolo che il Distaccamento svolse in favore dello sport militare. Numerose furono, infatti, le partecipazioni a gare ed a criterium militari da parte di rappresentanze della Scuola di Peschiera.

Ne danno esempio le gare ginnico - sportive militari tenutesi nella giornata del 10 maggio 1914 nell'Arena di Verona ed organizzate dall'Istituzione Comunale *"Bentegodi"*, nel corso delle quali si distinse maggiormente il Battaglione Allievi della città scaligera ed un plotone allievi di mare provenienti appunto da Peschiera, che ottenne il plauso dell'intera cittadinanza, oltre che delle autorità militari intervenute alla premiazione.

Riguardo ai finanzieri di mare il giornale *"Il Finanziere"* aggiunse:

"Il candore della loro divisa colpì subito l'attrattiva del pubblico che, mosso da un sentimento di simpatica ammirazione, li accolse entusiasticamente. Eseguiti alcuni esercizi cogli appoggi, che riuscirono alla perfezione, per ultimo fecero un giuoco ginnastico, che, riuscì di un effetto straordinario e fu ripetutamente applaudito, sia per la destrezza con cui fu seguito, sia per la singolarità"⁸⁸.

Sul finire dell'anno, esattamente al 1° di novembre, il "Quadro Ufficiali" del Distaccamento risulta composto, oltre che dal Tenente Scarfi, dai Sotto Tenenti Alberto Averino, Carmelo Conti, Giovanni Stirati e Carlo Romani.

In seguito allo scoppio del 1° conflitto mondiale, presso il Battaglione Allievi di Verona ed il "Distaccamento Mare" di Peschiera, divenuti centri di mobilitazione, fu costituito il 16° Battaglione R. G. di F., che eroicamente si distinse negli aspri combattimenti di Val Visdende e Doss Casina.

⁸⁸ Corrispondenza dal titolo *"Gare Ginniche"*, in *"Il Finanziere"*, n. 22 del 7 giugno 1914, pag. 4.

In tale contesto, il Tenente Scarfi terrà però il comando del reparto sino al 1° dicembre 1915, data in cui dovette purtroppo lasciare Peschiera essendo stato pure lui mobilitato, inquadrato nei ranghi dell'VIII Battaglione R. Guardia di Finanza, con il quale prese parte a numerosi cimenti di guerra⁸⁹.

Il suo posto fu “temporaneamente” tenuto dal Tenente Antonio Moro, da poco promosso a tale grado, e che aveva comunque alle spalle una solida esperienza nell'ambito dei reparti d'istruzione del Corpo⁹⁰.

Ufficiale dotato di una notevole e profonda umanità, il Moro non mancherà di farsi carico delle più svariate questioni concernenti il personale “in formazione”, e lo fece anche in quel delicato momento di vita nazionale.

Fra questi doveri anche quello di segnalare ai Comandi Superiori il valore dimostrato dai propri allievi finanziari, seppure per atti secondari rispetto ai “cimenti di guerra” da premiare, dei quali era giustamente chiamato ad occuparsi allora il Comando Generale del Corpo.

E' il caso, ad esempio, del conferimento della Medaglia di Bronzo al Valor Civile che il Tenente Moro propose, a seguito di un salvataggio messo a segno a Peschiera il 24 giugno 1916, nei confronti di un giovanissimo allievo guardia di mare, Vincenzo Scibilla⁹¹, il quale:

⁸⁹ Trasferito al Comando delle 1^a Tenenza di Venezia il 1° ottobre 1916, il 7 gennaio 1918 il Tenente Scarfi fu nuovamente mobilitato nei ranghi dell'XI Battaglione operante in Albania, ove rimase sino alla fine del conflitto. Ritornato in Italia il 16 dicembre 1918, fu destinato nella c.d. “zona d'armistizio”. Promosso Capitano il 27 febbraio 1919, il 1° aprile dello stesso anno assunse il Comando della “Stazione Incrociatori della Giudecca (Venezia)”, così come cita il Bollettino del Corpo riprodotto da “Il Finanziere”, n. 18 del 4 maggio 1919, pag. 1.

⁹⁰ Nato a Marcaria di Bozzolo (Mantova) il 25 novembre 1888, il Moro si era arruolato nella Guardia di Finanza il 14 gennaio 1909, in qualità di guardia. Dopo aver pestato servizio presso la Legione Allievi di Maddaloni, fu ammesso alla Scuola Ufficiali di Caserta nel settembre 1909. Promosso Sotto Tenente il 1° settembre 1911 fu nuovamente destinato a Maddaloni, come istruttore delle reclute.

⁹¹ L'allievo guardia mare Vincenzo Scibilla era nato a Gallipoli il 16 settembre del 1897.

“Vestito come trovavansi gettavasi nelle acque del Mincio, dove un bambino stava per affogare, e dopo breve percorso a nuoto, vincendo la forte corrente, riusciva a trarlo in salvo alla riva”.

Il Tenente Moro, tuttavia, manterrà l’incarico per diversi mesi, in quanto fu solo il 10 settembre del 1916 che giunse a Peschiera il nuovo comandante, il Capitano Sebastiano Mallo⁹², al quale spetterà un durissimo lavoro, ivi compresa la responsabilità di dover fornire concorso al servizio di Polizia Militare e di Sicurezza in occasione del noto *“Convegno di Peschiera”*, che si tenne nella città lacuale l’8 novembre 1917, all’indomani della disfatta di Caporetto, in prosecuzione di quello *“interalleato”* di Rapallo (5-6 novembre)⁹³.

Non solo, ma nei mesi seguenti, presso la stessa caserma di Peschiera si dovette provvedere anche all'addestramento di molti *“complementi”* (rinforzi) da destinare ad altri gloriosi battaglioni, quali il XVIII.

Rilevante fu, quindi, anche il ruolo che il Distaccamento Mare svolse nel settore della vigilanza costiera del Lago di Garda, in collaborazione con la Stazione Naviglio di Limone, nel tentativo di evitare colpi di mano austriaci.

Oltre alle perlustrazioni e ricognizioni a terra, i finanzieri e gli allievi mare contribuirono al c.d. *“Servizio di Crociera”*, pattugliando il tratto di lago che unisce Peschiera a Desenzano, assicurando, come ricorda il Generale Sante Laria, primo e grande storico del Corpo:

⁹² Il Capitano Mallo era nato a Buscemi (Siracusa) il 23 maggio 1878. Arruolato nel Corpo il 3 maggio 1897, proseguì nella carriera, divenendo prima sottufficiale e, in seguito, ufficiale.

⁹³ In tale circostanza, Francia e Inghilterra avevano chiesto al nostro Paese di sostituire il Generale Cadorna alla guida del Comando Supremo, quale condizione per l’impiego di loro truppe sul fronte italiano. A Peschiera, i partecipanti al Convegno incontrarono, quindi, Vittorio Emanuele III, il quale, approvando tale proposta, ottenne in cambio la decisione che la linea Piave-Monte Grappa-Altipiani fosse scelta come fronte di resistenza a oltranza.

“Il servizio di rifornimento delle truppe in linea, in concorso con i rimorchiatori e piroscafi della R. Marina”⁹⁴.

Nello svolgere questo gravoso e sfibrante compito, i finanzieri “mare” di Peschiera, furono imbarcati sui mezzi della Scuola, gli stessi sui quali gli allievi completavano la propria formazione marinaresca.

Dal censimento dei *“Mezzi nautici della R. Guardia di Finanza”*, richiesto nel 1913 dallo Stato Maggiore del Regio Esercito, emerge, infatti, che presso il Distaccamento Allievi di Peschiera vi erano dislocati, probabilmente sin dal 1911, tre natanti denominati rispettivamente *“Tripolitania”*, *“Cirenaica”* e *“Somalia”*.

Si trattava di lancioni a remi e a vele latine aventi ciascuno una stazza lorda pari a tonnellate 1 ½, una lunghezza di metri 8,50 e con otto remi, molto utili in caso di guerra proprio grazie alla loro struttura, tant'è che nella relativa scheda tecnica vi era indicato:

“Possono adibirsi alla vigilanza sul lago di Garda ed al trasporto di piccoli reparti in qualsiasi punto del lago stesso; al rifornimento di reparti operanti sulle sponde ed a facilitare sbarchi da eseguirsi con imbarcazioni, il cui pescaggio non permettesse di avvicinarsi alle sponde”⁹⁵.

Nei primi mesi del 1918, in relazione alla notevole importanza assunta dal lago ed anche in previsione dell'offensiva italiana prevista per il mese di giugno, l'assetto difensivo del Garda venne reso più efficiente, anche attraverso l'aumento degli organici destinati alla vigilanza.

Presso il Distaccamento, che dal 1° febbraio 1918, col il trasferimento del Capitano Mallo al Comando della Compagnia “esterna” di Venezia, era

⁹⁴ Sante Laria, *“Le Fiamme Gialle d'Italia”*, edizione Luigi Alfieri – Milano, anno 1930, Vol. II, pag. 317.

⁹⁵ Battaglione Allievi R. Guardia di Finanza di Verona, *“Elenco dei natanti esistenti presso il Distaccamento di Peschiera”*, anno 1913. In A.M.S.G.F., fondo 1^ Guerra Mondiale, “Mobilizzazione”.

passato agli ordini del parigrado Edoardo De Sarno Prignano⁹⁶ (lo stesso ufficiale che anni prima aveva operato presso la “Sezione Allievi” di Messina), furono quindi aggregati, su richiesta del Comando di Corpo d'Armata, 20 uomini tra sottufficiali e finanzieri, provenienti dal Circolo di Vicenza, grazie ai quali fu anche possibile mantenere in vita l'addestramento degli allievi, anche riguardo alle nuove tecnologie e all'armamento di bordo montato sui natanti del Corpo stesso.

Uno degli aspetti di maggiore importanza, curati dal comando del “Distaccamento Mare” fu proprio quello relativo all'addestramento al tiro, per il potenziamento del quale furono presi particolari accordi con il locale comando di Presidio e con le autorità militari della zona⁹⁷.

Gli allievi finanzieri di mare furono sottoposti, durante le lezioni concernenti l'istruzione militare, anche a frequenti esercitazioni esterne, sia lungo gli argini del Garda che a bordo dei citati natanti-scuola.

L'addestramento riguardava essenzialmente l'uso e la tenuta delle armi individuali in dotazione al Corpo e cioè il fucile mod. 1891 e la pistola a rotazione mod. 1889, ma anche il cosiddetto armamento di reparto, costituito dalle famose mitragliatrici “Maxim”, che le future guardie di mare avrebbero dovuto usare sui battelli incrociatori, a bordo dei quali avrebbero trovato imbarco al termine del corso.

L'addestramento all'uso delle mitragliatrici valeva anche per il conferimento delle qualifiche di “capo pezzo”, di “inserviente n. 1.” e di

⁹⁶ Il Tenente Prignano era nato a Napoli il 16 luglio 1870. In Servizio nel Regio Esercito dal 16 novembre 1887 al 1° agosto 1890, raggiungendo il grado di Furiere, in quest'ultima data ottenne il passaggio nella Regia Guardia di Finanza con il grado di Sotto Brigadiere. Da Brigadiere fu, quindi, ammesso alla Scuola Ufficiali di Caserta, dalla quale ne uscì Sotto Tenente l'11 agosto 1911. In servizio presso la “Sezione Allievi” di Messina dal 20 novembre 1906 al 15 ottobre 1907, prestò servizio presso il Battaglione Allievi di Maddaloni e presso vari reparti operativi. Nel corso della “Grande Guerra” combatterà tra le fila dell'VIII Battaglione R. Guardia di Finanza.

⁹⁷ Gerardo Severino, “L'addestramento al tiro dei Finanzieri del Garda. La Scuola della Guardia di Finanza Ramo Mare di Peschiera”, in rivista “Diana Armi”, numero di febbraio 1999, pagg. 110/113.

“inserviente n.2” e ciò naturalmente in base alla bravura degli esaminandi: le medesime qualifiche venivano ufficialmente concesse dalla Direzione di Artiglieria di Verona con apposita trascrizione matricolare.

Inizialmente furono utilizzate le “*Maxim*” dell'originario modello 1887, opportunamente adattate, nel 1893, per gli usi della Regia Marina mediante la sostituzione della canna con quella del fucile italiano “*Vetterli*” calibro 6,5, allora in dotazione alla truppa.

Ciò rendeva più facile l'eventuale rifornimento in guerra, attraverso gli appositi nastri di tela capaci di contenere fino a 280 cartucce ciascuno. Negli anni successivi venne adottata la nuova “*Maxim mod. 1908*”, la c.d. “versione tedesca”, con calibro da 7,92 mm., capace di esplodere fino a 400 colpi al minuto (2500 colpi per ogni cambio di canna o di evaporazione dell'acqua da! manicotto di raffreddamento).

Come risulta dagli atti conservati presso il Museo Storico del Corpo, tali esercitazioni venivano effettuate o da bordo di unità navali contro bersagli a terra oppure contro bersagli rimorchiati da altri natanti, e ciò sempre con l'ausilio e l'assistenza di personale della Sezione di Artiglieria di Peschiera (facente parte del 1° Reggimento Artiglieria da Fortezza), nonché dirette da un ufficiale della medesima Arma.

L'addestramento con le “*Maxim*”, in verità, era stato intensificato, già a partire dall'aprile del 1915, in previsione di un eventuale intervento italiano nel conflitto mondiale, soprattutto con l'ausilio dei tre battelli incrociatori (due torpediniere “*Thornycroft*” ed una “*White*”) di cui disponeva la Stazione Naviglio di Limone del Garda⁹⁸, a bordo dei quali tali armi erano già collocate su apposito affusto.

⁹⁸ Telegramma n. 760/R.S. del Comando Legione R. Guardia di Finanza di Milano del 17 aprile 1915 indirizzata al Comando Generale del Corpo. In A.M.S.G.F., fondo “Mobilitazione”, atti Legione Milano.

Anche in tali circostanze, gli allievi finanziari di Peschiera presero parte alle relative esercitazioni a fuoco, dirette dal tenente d'Artiglieria Fausto Barabino, le ultime prima della grande mobilitazione di fine maggio.

Verso la fine del conflitto, su proposta del comando della Flottiglia del Garda, lo Stato Maggiore della Marina autorizzò la sostituzione, a bordo degli incrociatori di Finanza, delle mitragliatrici "*Maxim*" con le più recenti "*Colt*" da 6.5 millimetri, già distribuite alle unità della Regia Marina. Anche in tale occasione non mancò la necessaria istruzione per gli allievi finanziari del Garda, e sempre a bordo delle tre imbarcazioni in uso presso quel Distaccamento Allievi.

Sempre riguardo all'addestramento al tiro con armi da fuoco individuali, una vera e propria novità, almeno per la storia della Guardia di Finanza, è quella rappresentata dal fatto che anche ai finanziari di mare fu distribuita la c.d. "*Mauser Marina*", la pistola automatica più famosa del mondo, come documenta una rarissima foto d'epoca⁹⁹, raffigurante allievi finanziari mare ed istruttori del Distaccamento di Peschiera, ritratti durante una esercitazione a fuoco eseguita nei pressi del Lago di Garda.

Dall'esame del documento fotografico si è avuta, infatti, la certezza di quanto si asserisce, aggiungendo che i particolari uniformologici dell'unico finanziere mare (con indosso il grigioverde) munito di Mauser e gli estremi posti a tergo della foto stessa non lasciano dubbi circa il fatto che si tratti effettivamente di militari del Corpo.

Ma ora torniamo alla storia del "*Distaccamento Mare*", ricordando che, ad un mese dalla fine del conflitto, esattamente il 1° ottobre 1918 un

⁹⁹ Pubblicata per la prima volta a pag. 319 del citato libro del Sante Laria.

nuovo “cambio al vertice” interessò il glorioso reparto d’istruzione di Peschiera.

Mentre il Capitano De Sarno Prignano raggiungeva Roma, ove avrebbe assunto l’incarico di Aiutante Maggiore presso quella Legione Territoriale, sul Garda fece ritorno, provenendo dal Battaglione di Verona (ove era stato ridestinato il precedente 15 di gennaio, direttamente reduce dal fronte ove era stato impiegato), il Capitano Antonio Moro, che assunse l’incarico il 1° di novembre. Da quel momento l’ufficiale verrà coadiuvato dai Tenenti, comandanti dei Plotoni Allievi, Domenico Barbero e Flores.

Ciò nonostante, la “parabola” di Peschiera era ormai già in declino e il suo destino già scritto. Agli inizi del 1919, il Distaccamento già non curerà più l’addestramento delle guardie di mare, tant’è vero che lo stesso Capitano Moro dovette far rientro a Verona, ove assunse il comando della 2^a Compagnia Allievi di quel Battaglione.

Nel mentre a Roma si discuteva sul da farsi, riguardo alla riorganizzazione dell’apparato addestrativo, a Peschiera del Garda rimase, tuttavia, in piedi l’intero apparato della “Scuola”, al comando del quale fu posto “interinalmente” il Tenente Domenico Barbero.

In quegli stessi mesi, sempre sulle pagine del glorioso “*Il Finanziere*”, molti collaboratori della testata giornalistica s’interrogavano circa il destino del “comparto marittimo” del Corpo.

In un articolo del marzo 1919, in particolare, cogliamo la seguente, interessantissima osservazione:

“Com’è noto, durante la guerra, per esigenze d’ordine superiore, molte guardie del ramo mare furono temporaneamente trasferite nel ramo terra

ed inquadrare nei battaglioni combattenti, nelle file dei quali esse fecero magnificamente il loro dovere, sia alla fronte giulia-trentina che in Albania.

Ora che la guerra è finita e che quelle esigenze d'ordine superiore che si manifestarono durante il periodo bellico hanno cessato d'imperare, ora che i nostri bei battaglioni, pur conservando la loro organizzazione militare, vengono adibiti in servizio d'istituto, non sarebbe conveniente far ritornare questo personale al ramo speciale al quale ha sempre appartenuto?

Tale è anche il desiderio di molti degli interessati, ma noi pensiamo che esaudendolo si farebbe molto bene anche al servizio. Noi riteniamo, infatti, che il ramo mare sia destinato ad un grande avvenire, perché noi non vediamo la possibilità di una efficace riorganizzazione del servizio, specialmente di vigilanza costiera, se non nella costituzione di quella famosa flottiglia finanziaria, per la quale tanti fiumi d'inchiostro sono stati versati su queste colonne da Togo e da altri autorevoli collaboratori.

Sarebbe perciò opportuno di cominciare col restituire al ramo di provenienza questo personale, che ne è stato solo temporaneamente distratto, e ciò anche per impedire che esso ossa, con l'andar del tempo, perdere quelle doti, quelle cognizioni e quell'addestramento che lo faranno in seguito tanto prezioso”¹⁰⁰.

Molto più esplicito, soprattutto riguardo alla necessità di riformare l'addestramento specialistico dei militari del Corpo, ci sembra essere il seguente brano, tolto da un più ampio articolo apparso nell'agosto seguente, sempre su “*Il Finanziere*”, brano nel quale, dopo aver riconosciuto la grande valenza dei tre Battaglioni Allievi ancora in servizio (Maddaloni, Roma e Verona), per l'addestramento del personale “di terra”,

¹⁰⁰ Articolo dal titolo “*I problemi della smobilitazione – Pel Ramo Mare*”, in “*Il Finanziere*”, n. 12 del 21 marzo 1919, pag. 1.

l'autore s'avventura in una affascinante e avveniristica proposta, la cui realizzazione pratica necessiterà ancora di qualche altro anno.

“Per le due categorie del ramo mare, che può avere, a suo tempo, altre specialità: elettricisti, fuochisti, macchinisti o motoristi, ecc., occorre istituire una Scuola unica, in adatta località marittima, che, tenuto conto della posizione, della vicinanza a Maddaloni, Caserta e Roma, e di ciò che offre, ritengo possa essere Napoli, coi suoi porti, arsenale, bacini, scali-officine, navi, ecc. anche nei dintorni, molto utili per l'istruzione nautica.

Il programma base per le due categorie, navigante e di porto, dev'essere uguale, e quasi tutto militare marittimo, indi il programma eminentemente professionale.

*Il Comando generale potrebbe, volendo, trovar modo di **fare assorbire dalla Guardia d Finanza di porto, alcune mansioni della Sanità marittima, della P.S. di mare, ecc., evitando che questi diversi servizi si sovrappongono e si confondono, con danno sul raggiungimento dello scopo di interesse generale, con maggiore impiego di uomini e maggiori spese.***

Cosicché all'approdo di un bastimento in porto, invece di tre o quattro autorità, che si recano a bordo e di disputano la precedenza, la competenza e l'importanza, una sola, competente ed efficace, possa provvedere a tutto.

Questo concetto sembrerebbe contrario a quello già accennato, di formare cioè delle categorie o specialità: esso invece tende a formare la vera categoria, la vera specialità della Guardia di Finanza di porto”¹⁰¹.

¹⁰¹ Articolo dal titolo “Per l'assestamento della R. Guardia di Finanza – Scuole”, in “Il Finanziere”, n. 32 del 19 agosto 1919, pag. 1.

Interessante, infine, furono i contenuti di un articolo pubblicato in novembre, nel contesto del quale, dopo aver analizzato la situazione del “Servizio Navale” del Corpo, anche alla luce delle imminenti acquisizioni di nuovi mezzi da parte della Regia Marina, si pone l’attenzione riguardo alla necessità di istruire il personale “di mare” da imbarcare a bordo degli stessi. In un passo dell’articolo si legge:

“Da ciò la necessità di un breve corso d’istruzione teorico-pratico, ma essenzialmente pratico, per accertare l’idoneità e l’attitudine di ogni elemento dell’equipaggio alle proprie mansioni.

Questo breve corso d’istruzione, non più di due mesi, ritengo possa farsi funzionare a Napoli, ove si trova tutto l’occorrente, presso l’arsenale marittimo: officine varie, motori vari, bacini di carenaggio, piccoli scali d’alaggio e varo e mezzi e istruzione pratica di navigazione. Ha vicino la Scuola di Caserta ed il Battaglione Allievi di Maddaloni”¹⁰².

Nonostante gli articoli e le proposte in essi contenute, nel luglio-agosto del 1920, dopo nove anni di lusinghiera attività, il “Distaccamento Allievi Mare” di Peschiera venne, dunque, soppresso e contemporaneamente ricostituito a Veruda, a quattro chilometri da Pola, sulla costa sudoccidentale dell’Istria ed ancora sotto forma di “Distaccamento Allievi”.

¹⁰² Articolo dal titolo “Il Corpo va da sé – Scuola”, in “Il Finanziere”, n. 41 del 2 novembre 1919, pag. 1.

7° Capitolo

IL DISTACCAMENTO E LA SEZIONE ALLIEVI GUARDIE DI MARE DI VERUDA (1920 – 1926)

Con lo scoppio della 1^a Guerra Mondiale – lo ricordiamo per meglio far comprendere il momento storico che stiamo per analizzare – la Regia Guardia di Finanza era stata chiamata a partecipare al conflitto mediante la mobilitazione di 18 Battaglioni, di alcune Compagnie e Plotoni autonomi e di non pochi reparti di frontiera (per lo più Brigate), mentre il Naviglio era passato, quasi del tutto, alle complete dipendenze della Regia Marina.

Le procedure di mobilitazione, avviate a metà maggio del 1915, avevano coinvolto appieno la Legione Allievi ed i suoi Battaglioni periferici, tanto che la stessa Legione, che a quel tempo – lo ricordiamo – aveva sede presso la Caserma “*Cadorna*” di Via dell’Olmata, in Roma, era servita da “Centro di Mobilitazione” per alcune delle maggiori unità destinate al fronte.

Lo stesso era accaduto per i Battaglioni di Maddaloni e di Verona (lo abbiamo già detto), presso i quali furono organizzati, durante lo stesso conflitto, non pochi corsi di formazione per l’ulteriore personale da destinare al fronte, i già citati “complementi”, necessari per il ripianamento degli organici dei vari Battaglioni mobilitati.

In seguito all'armistizio firmato a Villa Giusti il 3 novembre 1918, il Ministero della Guerra ordinò la progressiva smobilitazione di tutti i richiamati. Per quanto concerneva la Regia Guardia di Finanza, tale personale rappresentava una forza graduale e numerica pari alla c.d. "formazione di pace".

Occupate le nuove frontiere ed i territori finalmente redenti, mediante gli organici e le dislocazioni operative stabilite dal Comando Supremo, fissati i nuovi tributi di guerra e create altre imposizioni gravanti sui consumi, s'impose, per il Governo nazionale, la necessità di varare alcuni provvedimenti in favore del Corpo della Regia Guardia di Finanza, la cui carenza di personale, causata anche dalle forti perdite subite nel corso della guerra (oltre che dalla citata smobilitazione), lo costringeva a vivere una delicata situazione operativa.

E' da premettere che, dal settembre 1917 fino alla smobilitazione dei Battaglioni di Finanza, le sorti del Corpo erano state rette dal neo Generale Salvatore La Ferla (il primo finanziere ad indossare tale grado), il quale per una serie di problematiche legate alla mobilitazione del Comandante Generale in carica, il Generale Achille Borghi, aveva assunto tale incombenza, dapprima "interinalmente" e, dal settembre 1919 da titolare.

Raggiunta la pace, il Comando Generale si era, quindi, dovuto drammaticamente fronteggiare con problemi di una certa gravità, quali la smobilitazione dei finanzieri richiamati, la rivitalizzazione del servizio d'istituto, ma soprattutto il massiccio concorso nella tutela dell'ordine pubblico, seriamente minacciato da agitazioni popolari, turbini vari e tensioni sociali, le stesse che di lì a poco avrebbero portato all'avvento del fascismo e la presa del potere da parte di Benito Mussolini.

Riconoscendo la valenza e il valore, il Governo non "chiuse le porte" alla gloriosa "Milizia Finanziaria", come amavano ancora definire il Corpo alcuni vecchi autori de "*Il Finanziere*".

É dello stesso 1919, infatti, la creazione di un “Ispettorato Generale”, al quale fu demandata la preparazione militare dei finanzieri e la direzione dei servizi di carattere bellico.

Posto alla dipendenza tecnica del Ministero della Guerra, l’Ispettorato avrebbe disimpegnato il Comando Generale del Corpo da ogni studio e provvedimento concernente la preparazione militare del Corpo stesso, della quale ovviamente i Reparti d’Istruzione sarebbero stati i principali protagonisti.

Ne fu affidato l’incarico al Generale del Regio Esercito Giuseppe Ferrari, un ufficiale di altissimo spessore e prestigio istituzionale, il quale però fu chiamato a “convivere” con il collega Comandante Generale della Finanza, perorando le giuste “istanze” del Corpo presso l’allora Governo del Paese.

Uno dei primi interventi varati dall’Esecutivo fu certamente il Decreto Legge 9 novembre 1919, n. 2073 con il quale fu aumentato di 8.000 uomini il contingente dei sottufficiali e della truppa, sia di terra che di mare ed i cui primi risultati si ebbero già alla fine di quello stesso anno, come ci ricorda lo stesso “*Il Finanziere*”¹⁰³.

Alle critiche che da qualche parte politica giunsero a fronte di tale decisione, giudicata sproporzionata rispetto al reale bisogno del Corpo, il citato Tenente Pietro Giuliano, nel tentativo di far comprendere le reali ragioni che avevano innescato tale aumento d’organico, scrisse:

“Basti pensare alla maggiore attività reclamata dall’applicazione nelle Terre redente della legislazione finanziaria austriaca tuttora in vigore; al rincrudimento del contrabbando, reso enormemente redditivo dall’alto prezzo dei nostri

¹⁰³ La corrispondenza dal titolo “*Arruolamenti*” comunicò ai lettori del giornale che gli arruolamenti nel Corpo erano ripresi a pieno titolo, tanto che: “*L’affluire delle nuove reclute è veramente confortante, come quello delle domande di arruolamento. Sia il battaglione di Roma che quelli di Maddaloni e di Verona rigurgitano di allievi, tanto che per far posto ai nuovi venuti si è costretti a licenziare e ad inviare al servizio attivo militari che contano una permanenza breve, troppo breve, al reparto d’istruzione*”. In “*Il Finanziere*”, n. 45 del 10 dicembre 1919, pag. 4.

prodotti del Monopolio statale e dalla elevatezza dei nostri dazi fiscali; all'aggiunta di nuovi magazzini generali e alle agevolazioni di varie specie ad aziende industriali e commerciali, che hanno reso sempre più richiesta e gravosa l'opera delle guardie di finanza...”¹⁰⁴.

Non solo, ma il Tenente Giuliano puntò giustamente il dito anche su di un problema molto più gravoso per le Fiamme Gialle, quello del contrabbando che si consumava sui nuovi confini orientali, i quali, nel loro sviluppo alpestre e costiero erano aumentati di ben 900 chilometri.

“La R. Guardia di Finanza – osservava giustamente l'ufficiale – è attualmente l'unico effettivo cordone di truppa che assicura l'inviolabilità della nostra frontiera. La quale frontiera, oltre alle maggiori difficoltà topografiche ed ambientali di vigilanza che presenta, particolarmente nel versante orientale non più difeso da baluardi di reticolato, è ora frequentemente insidiata da bande organizzate e audaci di contrabbandieri tedeschi e slavi, che allettate da lautissimi guadagni offerti da un regime doganale fortemente protettivo tentano, spesso con aggressività selvaggia, di aver ragione delle nostre guardie, parecchie delle quali, in cruenti conflitti, già caddero vittime del più nobile dovere”¹⁰⁵.

Con il R. decreto n. 90 del 29 gennaio 1920, furono emanate ulteriori e precise norme, le quali si riveleranno utilissime onde assicurare il ripianamento definitivo delle vacanze organiche ancora esistenti nei vari ruoli del personale del Corpo, il quale appena l'anno dopo (1921) avrebbe raggiunto la forza complessiva di 26.000 uomini, di cui 694 ufficiali e 5.380 sottufficiali.

Tali disposizioni, oltre all'istituto della “riassunzione in servizio”, determinarono anche nuovi arruolamenti, per i quali fu necessario potenziare la Legione Allievi ed i suoi reparti dipendenti. La situazione diventò ancor più

¹⁰⁴ Pietro Giuliano, op.cit., pag. 14.

¹⁰⁵ Ibidem, pag. 15.

gravosa, bene inteso in termini organizzativi, in seguito all'approvazione della Legge di Bilancio per l'anno 1922, la quale aumentò di ulteriori 10.000 unità il contingente del Corpo.

Agli inizi del 1920, tuttavia, nonostante le floride premesse dell'articolo pubblicato nel dicembre dell'anno prima, la Legione Allievi (come abbiamo visto ancora articolata sui tre Battaglioni di Roma, Maddaloni e Verona) non era in grado di provvedere all'istruzione di un così elevato numero di personale.

Per tale ragione, l'Ispettore Generale del Corpo, Generale Ferrari, decise la creazione di altri reparti d'istruzione, dislocandoli possibilmente nelle aree geografiche da poco passate all'Italia.

Nel medesimo anno, mentre a Predazzo, in provincia di Trento, iniziava ad operare il primo nucleo della futura Scuola Alpina della R. Guardia di Finanza, inizialmente posta alle dipendenze della Legione territoriale di Trento, nuovi Battaglioni sarebbero sorti a Pola (che proprio nel 1920 passerà definitivamente all'Italia secondo le clausole del primo *"Trattato di Rapallo"*¹⁰⁶), città Istriana ove fu pure trasferito, come vedremo a breve, il "Distaccamento Allievi Mare" di Peschiera del Garda, ma soprattutto a Bolzano, la città che l'Italia aveva designato come suo "baluardo difensivo" lungo la nuova frontiera con l'Austria.

Grazie alle ricerche condotte presso gli archivi del Museo Storico del Corpo possiamo affermare che la data ufficiale dell'entrata in funzione del Battaglione di Pola fu certamente quella del 1° luglio 1920, allorquando assunse il comando "interinale" del nuovo reparto d'istruzione l'allora Capitano Ersilio Grossi, da pochi mesi in servizio a Trieste, a disposizione di quel Comando di Legione¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Si concluse a Rapallo il 12 novembre 1920 fra l'Italia e la Jugoslavia, risolvendo in via transitoria la problematica del confine fra i due Paesi, rimasta in sospeso a seguito della nota controversia sorta per la questione di Fiume e della Dalmazia. Il secondo trattato riguardò, invece, i rapporti con Russia e Germania e fu firmato il 16 aprile del 1922.

¹⁰⁷ Ersilio Grossi era nato a Pastena di Gaeta il 15 aprile 1885 e si era arruolato nel Corpo, in qualità di semplice guardia, il 3 dicembre 1904. Fu, in seguito, sottufficiale e poi, dal 9 agosto 1911, ufficiale. Dopo aver preso parte alla guerra "Italo-Turca", nel corso del 1912, nel novembre del 1913 fu destinato alla Legione Allievi di Roma. Prese dunque parte a più riprese alla

E fu lo stesso Colonnello Sante Laria, Comandante della neonata Legione triestina, che volle il Grossi a Pola, riconoscendone sia l'elevata preparazione professionale (in passato era stato, infatti, istruttore sia presso la Legione Allievi di Roma che alla Sezione di Verona), sia il valore militare, avendo l'ufficiale fatto parte del glorioso VII Battaglione Mobilitato, al quale la storia della Guardia di Finanza deve moltissimo.

Promosso Capitano "per merito di guerra" alla data del 21 giugno 1918, il Grossi si prodigò "anima e cuore" nell'organizzare – praticamente dal nulla – quello che di lì a poco sarebbe stato uno dei più importanti Battaglioni Allievi del contingente "di terra", ma anche e soprattutto per "ridare dignità" allo sfortunato "Distaccamento Allievi Mare" di Peschiera, sulla cui "rinascita" puntava l'intera gerarchia del Corpo¹⁰⁸.

Il neo formato Battaglione di Pola fu posto, almeno agli inizi della sua vita operativa, alle dipendenze della Legione territoriale di Trieste, l'unico alto Comando del Corpo dal quale, considerata le notevoli distanze dalla Legione Allievi di Roma, il reparto addestrativo avrebbe potuto "attingere" le necessarie risorse, e non solo dal punto di vista economico, pensando, ad esempio, ai lavori di adattamento ai quali dovette essere assoggetta la parte della caserma "*Principe di Piemonte*" (attualmente definita "*Edificio Karlo Rojc*"¹⁰⁹) destinata alla Regia Guardia di Finanza¹¹⁰.

"Grande Guerra", al termine della quale operò nella Venezia Giulia e in Istria. Dopo l'esperienza maturata a Pola, nel 1923 il Capitano Grossi fece ritorno al servizio d'istituto, rimanendo in servizio sino al 1° dicembre del 1937, data in cui transitò nella posizione ausiliaria, mentre da Maggiore si trovava al Comando del Circolo di Catanzaro.

¹⁰⁸ Gerardo Severino, "*Fiamme Gialle in Istria. Il Battaglione Allievi della Guardia di Finanza di Pola, 1920-1934*", in "*Il Finanziere*", numero di dicembre 1994, pagg. 18/21.

¹⁰⁹ Antonio Lanza, Attilio Urso, Francesco Petrillo, "*Pola 2013. Appunti Giallo-Verdi in Sinergia*", Edizioni San Giorgio – Campobasso, anno 2013, pag. 11.

¹¹⁰ Nel richiamato articolo "*Fiamme Gialle in Istria. Il Battaglione Allievi della Guardia di Finanza di Pola, 1920-1934*", la caserma del Battaglione viene indicata con l'intitolazione di "*Nazario Sauro*", a cui, invece, era intitolata la piazza d'armi della "*Principe di Piemonte*". L'errore nel quale incorse l'autore fu dovuto alla circostanza che la "*Nazario Sauro*", che invece verrà destinata ad ospitare reparti della Fanteria, era stata, sino all'occupazione italiana, l'antica sede della Marina austroungarica.

Il prestigioso immobile era costituito da un antico palazzo di circa sei piani, dotato di un'ampia piazza d'armi interna, parte della quale condivisa con l'imponente "Deposito", poi "Comando Scuole" del Corpo Reali Equipaggi Marittimi¹¹¹ (Regia Marina), che del resto occupava la parte centrale e più considerevole dello stesso edificio, così come ricordano Lanza, Urso e Petrillo¹¹².

Quel che rimaneva del vecchio "Distaccamento" di Peschiera fu, invece, ricostruito a Veruda, poco distante dalla stessa Pola (a circa 4 chilometri dal centro cittadino), in alcuni caseggiati poco distanti dal mare di quello splendido golfo dell'Adriatico settentrionale, lo stesso che aveva ospitato la base più importante della Marina asburgica, meglio noti come "*Baracche Giovanni*"¹¹³, situate sulla costa a ponente della Baia del porto di Veruda, e nelle quali, durante la Prima guerra mondiale, erano state accasermate due Compagnie dell'87° Reggimento fanteria austriaco¹¹⁴.

Alle temporanee dipendenze del Battaglione Allievi del contingente di terra, il "Distaccamento" di Veruda, sempre sotto la guida sapiente del Capitano Grossi, divenne ben presto il fulcro vitale di quell'importante reparto di istruzione che, sei anni dopo, darà vita alla gloriosa Scuola Nautica della Regia Guardia di Finanza, ancora oggi fiore all'occhiello della Marineria di Finanza e, perché no, anche delle nostre Forze Armate.

¹¹¹ Dal 1924, a Pola era stata fissata la terza Scuola del C.R.E.M., dopo quelle di Venezia e La Spezia, di cui abbiamo fatto cenno in precedenza, con corsi per motoristi navali. A partire dal 1925 si aggiunsero, quindi, corsi per nocchieri e cannonieri ed in seguito per furieri, infermieri e segnalatori.

¹¹² Antonio Lanza, Attilio Urso, Francesco Petrillo, "*Pola 2013. Appunti Giallo-Verdi in Sinergia*", Edizioni San Giorgio – Campobasso, anno 2013, pag. 11.

¹¹³ Nel linguaggio militaresco dell'epoca per "baracca" s'intendeva una caserma, per la precisione quella parte dedicata al mero alloggiamento delle truppe. A Pola, oltre alle "Baracche Giovanni", esistevano le "Baracche Max", tra Val di Fuora e Val Vergarola, sempre adibite ad accantonamento di due compagnie dell'87° fanteria e le "Baracche Mussil", a nord-est del Forte Mussil e a sud di Fisella, le quali in tempo di pace servivano per alloggio di corpi di guardia e in tempo di guerra per deposito viveri per le guarnigioni circostanti. (fonte: Achille Rastelli, *Monografia militare di Pola*, in Quaderni vol. XXI, Centro Di Ricerche Storiche – Rovigno, 2010).

¹¹⁴ K.u.K. Infanterie regimento Freiherr Von Succovaty nr. 87.

Nei suoi primi due anni di attività, i corsi che si tennero sia a Pola che a Veruda ebbero la durata di soli tre mesi, ridotti a tale periodo in relazione ai massicci congedamenti che si erano registrati all'indomani della fine della "Grande Guerra", nonostante gli sforzi sostenuti dai Comandi Superiori del Corpo.

Nel 1922, come anticipato prima, essendo stato approvato un considerevole aumento dell'organico, oltre a varie migliorie nella carriera e nel trattamento economico, con l'aumento degli arruolamenti che ne derivò, l'Ispettorato Generale del Corpo riporterà tale periodo a sei mesi, così come del resto prevedeva l'art. 17 della Legge di Ordinamento del Guardia (ricordiamo la n. 367 del 19 luglio 1906)¹¹⁵.

Di lì a qualche anno anche il Battaglione di Pola, con il suo "Distaccamento" di Veruda, beneficerà dei nuovi "traguardi" istituzionali varati dal Corpo e per il Corpo.

La soppressione dell'Ispettorato Generale del Corpo, decretata il 18 gennaio 1923, portò ad un'unificazione degli incarichi nella figura del Comandante Generale, che da quel momento fu un Generale di Corpo d'Armata del Regio Esercito, coadiuvato, per la parte militare, dal "*Generale di brigata dell'Esercito a disposizione*" (nel 1934 sarà denominato "*Generale Addetto*", carica tuttora in vigore).

Al nuovo Comandante Generale della Regia Guardia, Generale C.A. Giovanni Gherzi, ed al Comandante in 2^a, il Generale di Divisione Aristodemo Silvestri, spettò un duro ma lusinghiero lavoro, specialmente se consideriamo che il 1923 fu anche l'anno di creazione della "*Polizia Tributaria Investigativa*" e della relativa "*Scuola di Applicazione*", massime espressioni di quella capacità di:

¹¹⁵ Gerardo Severino, "*Fiamme Gialle d'Istria*", op. cit., pag. 19.

“... scoprire e perseguire attraverso lo studio metodico ambientale la frode fiscale comunque organizzata”, della quale i finanzieri sono ancora oggi principali protagonisti.

Ed in tale opera s’inserì pure la radicale riforma di quello che oggi definiamo “comparto navale”, del quale certamente fu parte integrante soprattutto il tema dell’istruzione marinaresca del personale: istruzione senza la quale “nullo” sarebbe risultato ogni sforzo di ammodernamento in fatto di mezzi navali e strutture a terra.

In tale contesto anche la Legione Allievi fu riformata.

Il 28 febbraio 1923, il Battaglione di Pola cessò ogni rapporto con la Legione territoriale di Trieste, essendo stato posto alle dirette dipendenze dalla stessa Legione Allievi di Roma.

Ciò avveniva dopo quasi due anni da quel 1° gennaio 1921, data in cui il reparto d’istruzione istriano era stato effettivamente elevato al rango di “Battaglione”, anche nel relativo Comando, per il quale fu prevista l’assegnazione di un “ufficiale superiore”, nella persona del Maggiore Isidoro Saltarelli.

Fu così che il 1° marzo dello stesso 1923, il Capitano Ersilio Grossi, che dal gennaio del ’21 si era potuto interessare direttamente del “Distaccamento Allievi Mare” di Veruda, dovette lasciare Pola per raggiungere la Compagnia di Como, al cui Comando fu posto da parte del Comando Generale.

Del suo straordinario impegno a favore del Battaglione, che ricordiamo guidò interinalmente, ma anche per aver ridato vita e dignità all’appena citato “Distaccamento” vi è ampia testimonianza nel giudizio che l’allora Colonnello Sante Laria, Comandante della Legione di Trieste attergò alle note caratteristiche dell’ufficiale in parola.

Riferendosi al primo periodo vissuto dal Grossi a Pola, in coincidenza, quindi, con il passaggio del testimone al nuovo “titolare”, il Laria scrisse nel gennaio 1921 quanto segue:

“...egli venne da chi scrive incaricato di provvedere all’impianto del nuovo battaglione d’istruzione di Pola. E in questo compito egli seppe spiegare il massimo interessamento, addimostrando sicura competenza, fermezza e tenacia di propositi, attività instancabile, larga e bene intesa iniziativa.

Per le sue belle doti personali, egli è da tutti assai stimato ed ha molto ascendente sui suoi dipendenti”¹¹⁶.

La riforma subita dal Battaglione trovò sanzione anche nel successivo R. decreto legge 14 giugno 1923 concernente il nuovo Ordinamento del Corpo, in virtù del quale, a norma dell’art. 3, la Legione Allievi risulterà articolata su 5 Battaglioni: Roma, Maddaloni, Verona, Predazzo e Pola, specificando che *“le reclute del ramo mare vengono inviate al battaglione di Pola, che ha un Distaccamento a Veruda”*.

Con il nuovo comandante “titolare”, il neo Ten. Col. Saltarelli, il “Distaccamento” di Veruda assunse, intanto, il rango di “Sezione”, al comando della quale fu posto il neo Sottotenente Carmelo Migliaccio, un ufficiale dotato di grandissima esperienza professionale, avendo operato anch’egli nel contingente “di mare” per quasi un decennio, percorrendo in esso le varie tappe che da guardia “mare” lo avevano portato al grado di Maresciallo Ordinario della stessa Specialità.

Promosso Sotto Tenente il 1° giugno del 1923 ed assegnato contestualmente al Battaglione di Pola, il Sottotenente Migliaccio fu ben felice di “riprendere in mano” le sorti del vecchio “Distaccamento di Peschiera”, presso

¹¹⁶ Dallo specchio “Note Caratteristiche”. In A.M.S.G.F., f. “Ufficiale Grossi Ersilio”.

il quale aveva mosso i “primi passi” quel 14 luglio del 1913: data del suo arruolamento tra le Fiamme Gialle di Mare¹¹⁷.

Di lì a qualche mese, va detto sin d’ora, verrà, quindi, soppressa la “Scuola Specialisti” di Trieste, della quale daremo ampia contezza nel prossimo capitolo, ragion per cui Pola e Veruda assumeranno una maggiore rilevanza anche nell’ambito dell’addestramento marinaresco di tutto il personale “di mare”, compreso quello che abbisognava di aggiornamenti, ovvero di specifici corsi per le varie abilitazioni.

E di “abilità nautica” da eseguirsi direttamente presso il Battaglione di Pola fa cenno anche una circolare pubblicata il 2 agosto dello stesso ’23, con la quale il Comando Generale del Corpo richiamò le commissioni d’arruolamento sull’esatta interpretazione di una precedente circolare (la n. 22784 del 9 maggio 1923) che disciplinava l’arruolamento nel ramo mare di giovani che avessero un’attitudine particolare allo speciale servizio¹¹⁸.

Non meno importante fu, poi, anche l’impegno che la “Sezione” dovette sostenere nell’ambito dei corsi bimestrali di perfezionamento, organizzati fra Pola e Veruda allo scopo di migliorare la preparazione dei Brigadieri e Sotto Brigadieri, in questo caso di mare, che nei primi anni che seguirono la fine della “Grande Guerra” avevano frequentato corsi per allievi sottufficiali accelerati, della durata di appena tre mesi.

Alla “Sezione Allievi Mare” di Veruda, che solo nel 1925 verrà considerata a livello di Compagnia¹¹⁹, il buon Tenente Migliaccio diede veramente tanto,

¹¹⁷ Il Tenente Carmelo Migliaccio era nato a Catania il 26 marzo 1894. Arruolato guardia mare nel luglio del 1913 percorse nel Corpo varie tappe che lo porteranno al grado di Maggiore, con il quale verrà posto in congedo il 26 marzo 1950.

¹¹⁸ La circolare in questione fu la n. 38073 pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 5 del 2 agosto 1923 del Comando Generale della Regia Guardia di Finanza.

¹¹⁹ Alla data del 31 dicembre 1924, come emerge dal “Quadro di Distribuzione dei Comandi della R. Guardia di Finanza”, il Battaglione di Pola risulta ancora articolato su 2 Compagnie (Comandate rispettivamente dal Capitano Castelli e dal parigrado Cavalli), mentre il Tenente Migliaccio figura ancora come “Ufficiale Addetto”.

almeno sino alla trasformazione della “Sezione” in Regia Scuola Nautica, evento che si verificherà esattamente tre anni dopo.

Ecco come, nel 1976, in occasione del cinquantenario di vita della Scuola Nautica del Corpo, il Comandante Migliaccio volle documentare la propria esperienza giovanile.

“Il Reparto – ricorda l’anziano ufficiale – era accasermato nelle “Baracche Giovanni” presso il mare nella località Veruda, a pochi chilometri dal Battaglione. L’aria era salubre ma mancavano le comodità più elementari: luce elettrica, gabinetti, lavandini, cucine, riscaldamento ecc. Il rancio, confezionato presso il Battaglione Allievi di Pola, veniva trasportato al Distaccamento con una carretta trainata da un mulo.

Comandante del Battaglione era il Maggiore Isidoro Saltarelli; suo aiutante maggiore il Tenente Alessandro De Michelis: entrambi ottimi ufficiali sotto tutti i punti di vista. In quel tempo si aggirava nella provincia di Pola, e con frequenza in città e dintorni, la banda del famigerato istriano Collarig ed io per alcuni mesi abitai con gli allievi nelle “Baracche Giovanni”.

Gli allievi, che arrivavano ogni mese provenienti da tutta Italia, erano ragazzi semplici, molti provenivano dalla sana famiglia marinara. Una volta uno mi apostrofò: «Signor Tenente! Nelle mie vene non scorre sangue... ma acqua salata!».

Le esercitazioni militari si svolgevano nella non lontana piazza d’armi “Monte Paradiso” e per la marcia settimanale occorreva andare a Pola per inquadrarsi con il Battaglione.

A Veruda fungevano da aule scolastiche alcune grotte presso le “Baracche Giovanni”. Vedo ancora sulla parete di un’aula la scritta: «Risponda il rosso al rosso, al verde il verde, avanti pur, la nave non si perde>>.

Le nostre unità erano solo a remi e a vela. Le istruzioni pratiche marinaresche — attrezzature e manovra — erano impartite a bordo durante le esercitazioni. Erano con me ottimi sottufficiali istruttori del ramo mare: maresciallo Guarrera, brigadieri Casale, Iafante e altri.

Si svolgevano anche gare con imbarcazioni a vela, di voga con le baleniere e di nuoto: ricordo ancora l'eccezionale resistenza sott'acqua di un allievo. Per la promozione a guardia l'allievo doveva anche sostenere gli esami nautici alla Capitaneria di Porto di Pola. Io presenziavo agli esami e sempre l'ufficiale esaminatore si congratulava con me per la preparazione degli allievi.

Con la mia azione di comando instaurai nel Distaccamento un'aria di famiglia. M'interessavo moltissimo per l'assistenza morale e materiale dei miei allievi ed essi ricorrevano a me anche per consigli. Nel Distaccamento ci volevamo tutti bene, istruttori e allievi, e ciascuno osservava i suoi doveri. L'obbedienza era osservata nella sua essenza e proveniva dall'amore e dalla stima.

Nel corso del tempo ho incontrato parecchi di questi allievi abili comandanti di unità del Corpo, che con affetto si ricordavano di me. Due ricordi. In una manovra concordata tra Esercito e Marina militare (sbarco di truppe nemiche nel Sud dell'Istria) prese parte anche il Battaglione di Pola. Il giudice di campo ebbe per il Battaglione parole di lode, specialmente per il reparto comandato dall'allora Tenente Aldo Duce.

Durante una esercitazione marinaresca del Distaccamento di Veruda piombò improvvisamente la bora. Era impossibile ormeggiare in una qualsiasi insenatura le imbarcazioni (solo a remi e a vela): lottammo e riuscimmo a non subire alcun danno di uomini e di materiali. Diminuita la forza del vento ritornammo tardi a Veruda: esausti, energie morali altissime, gioiosi.

Trascrivo l'ordine del giorno del 20 gennaio 1924 del Battaglione di Pola: «N. 19 - Servizio del giorno 20 gennaio 1924 - Elogio. Il Capitano di Fregata Cav. Attilio Secchi dell'Ufficio Vigilanza Marittima presso il Comando Generale del Corpo ha assistito oggi alle esercitazioni marinesche degli allievi del Distaccamento di Veruda imbarcati sulle baleniere a remi e sulle lance a vela.

Egli ha manifestato a voce a tutti i militari del Reparto la sua viva ammirazione per la perizia dimostrata nella manovra dei mezzi nautici per l'ordine e la disciplina.

Nel mentre mi compiaccio vivamente col sottotenente Migliaccio Sig. Carmelo Comandante del Distaccamento, coi bravi istruttori e con gli allievi, porto l'elogio all'Ordine del Giorno a soddisfazione ed onore del mio Battaglione»¹²⁰.

Una piccola e forse insignificante “battuta d’arresto” la “Sezione Allievi” di Veruda la registrò nel corso del 1925, allorquando il Comando Generale del Corpo, a causa della saturazione del “Contingente di Mare”, fu costretto a sospendere gli arruolamenti, linfa vitale della stessa Scuola istriana.

Il “blocco degli arruolamenti” operò dal gennaio all’ottobre 1925, periodo nel quale per fortuna rimase in piedi a Veruda e a Pola l’addestramento degli specialisti, ivi compresi i comandanti delle unità navali, per l’addestramento dei quali si ricorse spesso anche all’ausilio della vicinissima Scuola C.R.E.M. della Regia Marina¹²¹.

La ripresa interessò anche i c.d. “passaggi al ramo mare”, i quali verranno consentiti al solo personale del ramo terra che dal febbraio 1925 in avanti avesse

¹²⁰ Carmelo Migliaccio, “Ricordi di Veruda”, in “Il Finanziere”, numero speciale per il 50° della Scuola Nautica, n.11-12 del 15-30 giugno 1976, pag. 4.

¹²¹ La sospensione fu annunciata al Corpo con il Foglio d’Ordini n. 3 del 24 gennaio 1925.

servito nella Regia Marina, ovvero avesse maturato 6 mesi di navigazione della Marina Mercantile o 24 mesi di esercizio della pesca¹²².

Già nel 1926, esattamente il 5 di luglio (in coincidenza con la tradizionale “Festa del Corpo”) nell’ampio cortile della caserma “*Principe di Piemonte*” di Pola giurarono fedeltà al Re circa 700 allievi, fra personale del contingente di terra e di mare, un vero record, soprattutto se si pensa che negli altri Battaglioni la percentuale era di gran lunga inferiore.

Nei pochi mesi che separeranno la “Sezione” dalla sua inevitabile trasformazione in “Scuola”, il reparto d’istruzione degli allievi di mare condiderà sia le iniziative che le manifestazioni volute dall’infaticabile Ten. Col. Isidoro Saltarelli, che rimarrà al Comando di quel Battaglione sino alla fine di settembre del 1927, epoca in cui verrà destinato al Comando del Circolo di Salerno¹²³.

¹²² La ripresa degli stessi arruolamenti e dei “passaggi” porta la data del 10 ottobre, sempre del 1925 (Foglio d’Ordini n. 40).

¹²³ Le vicende del Comandante Isidoro Saltarelli, ivi compresa la bellissima esperienza di Pola, sono state documentate dal figlio Glauco con il libro “*Isidoro Saltarelli. Una vita al servizio della Patria*”, Elsa Mambro editore – Formia, anno 2009.

8° Capitolo

LA “SCUOLA SPECIALISTI” DI TRIESTE

(1921 – 1924)

Mentre a Veruda muoveva i primi passi il nuovo “Distaccamento” e poi la “Sezione Allievi” del Battaglione di Pola, non molto distante dalla bellissima Istria – torniamo infatti a parlare di Trieste – un giovanissimo ufficiale del Corpo, da poco approdato alla locale Stazione Naviglio, elaborò e mise in atto un nuovo e più avveniristico progetto: quello di addestrare tecnicamente, oltre che professionalmente, il personale di mare da imbarcare sulle nuove e più potenti imbarcazioni “passate” al Corpo al termine del vittorioso 1° conflitto mondiale.

Stiamo parlando dell’allora Tenente Vittorio Giambattista Rossi, un nome inciso a lettere d’oro nella gloriosa storia del Corpo, prim’ancora che in quella della Servizio Navale, oltre che della letteratura e del giornalismo italiano, sul quale ci soffermeremo maggiormente nell’ultima parte di questo lavoro.

Nativo di Santa Margherita Ligure¹²⁴, il Rossi era stato ammesso presso l’allora Scuola Ufficiale di Caserta il 1° dicembre del 1917, per uscirne Sotto Tenente in data 27 luglio 1919.

Destinato alla Legione di Messina e, di conseguenza, mobilitato nei ranghi del 14° Battaglione – 43^ Compagnia, il Rossi aveva raggiunto il confine orientale (Venezia-Giulia), in zona d’armistizio, il 18 di agosto. Dopo aver prestato

¹²⁴ Vittorio Giambattista Rossi nacque a S. Margherita Ligure l’8 gennaio 1898 e morì a Roma il 4 gennaio 1978.

giuramento nelle mani del Colonnello Sante Laria, il 10 settembre 1919, Vittorio Rossi fu posto al comando della Tenenza di Cologna.

Nella zona di Trieste, ove nel frattempo era stato istituito il Comando di Legione, l'ufficiale si occupò del servizio di polizia militare e politico, almeno fino al 31 marzo 1920, data della smobilitazione generale dei reparti del Corpo. Il successivo 1° aprile fu così destinato al Comando del Circolo "Dazio Consumo" di Trieste.

Vi rimase fino al 15 agosto - sempre del '20 - data in cui fu destinato, in qualità di ufficiale addetto (lgs. vice comandante), alla locale Flottiglia Costiera, che aveva sede al n. 7 di Piazza Venezia.

La comandava da pochi mesi il Capitano Letterio Currò, uno dei più astuti ed abili uomini di mare che il Corpo aveva tra le proprie fila¹²⁵, il quale l'aveva istituita, per volere dello stesso Colonnello Sante Laria, nella primavera dell'anno prima, anche se poi dovette cederla in comando, seppure per pochi mesi, dall'ancor ottimo Maggiore Traspadano Damanti.

La Flottiglia, infatti, era sorta "ufficialmente" il 1° di agosto del 1919, data dell'assunzione del Comando da parte del Maggiore Traspadano Damanti, a ciò designato dal Comando Generale del Corpo, un uomo che aveva un rapporto privilegiato con il mare, avendo militato nella "Finanza di Mare" sin dal 21 maggio 1894, data del suo arruolamento nel Corpo, destinato a frequentare proprio la "Sezione Speciale Allievi Mare" di Messina, di cui abbiamo ampiamente trattato¹²⁶.

¹²⁵ Arruolato nel Corpo nel 1894 in qualità di finanziere di mare, il Currò fu ammesso al corso Ufficiali nel 1905 allorché rivestiva il grado di brigadiere. Dopo aver comandato importanti tenenze, fu destinato in Libia nel 1911 ed in seguito, durante la 1ª guerra mondiale, a Cannobio e Limone del Garda, ove ebbe il comando delle locali Stazioni Incrociatori, messe a disposizione della Regia Marina. Dopo aver comandato la Stazione Incrociatori di Venezia, il Currò fu trasferito a Trieste, ove istituì la Stazione Naviglio, utilizzando molti mezzi navali di provenienza bellica. Fu posto in congedo nel 1931 con il grado di 1° Capitano.

¹²⁶ Il Damanti era nato a Girgenti (l'odierna Agrigento) il 25 agosto 1875. Dal 21 maggio 1894 al 1° dicembre del 1902 aveva militato tra i Finanzieri "di mare", che lasciò per frequentare, con il grado di Brigadiere "mare" l'allora Scuola Ufficiali di

La creazione della “Flottiglia” triestina fu salutata da tutto il Corpo come un avvenimento importantissimo, se non altro per il fatto che essa veniva messa in piedi grazie al “bottino” conquistato all’Austria (in pratica s’erano messe le mani sulla vecchia “Flottiglia Doganale” triestina), come ci ricorda un articolo de “Il Finanziere”.

“Orbene – evidenzia la corrispondenza da Trieste – secondo quello che ci risulta, la flottiglia di Trieste, al cui comando è stato assegnato il maggiore Damanti, è né più né meno che la flottiglia prettamente finanziaria che l’Austria già teneva a Trieste per la vigilanza costiera e che colla nostra occupazione è entrata in possesso delle autorità finanziarie italiane.

Si tratta di una flottiglia al completo, ben organizzata e bene addestrata allo speciale servizio che deve compiere. Essa è costituita da sei grosse navi a vapore, da altre navi di minore portata pure a vapore e da numerosi canotti a benzina.

E’ dunque una bella eredità che il defunto impero austro-ungarico ci ha lasciato.

Al comando delle navi maggiori sono stati già assegnati esperti ufficiali provenienti – come il maggiore Damanti – dal ramo mare, al comando delle navi di minore portata sono stati destinati marescialli provvisti della speciale abilitazione”¹²⁷.

Ma torniamo al Tenente Rossi, sottolineando che l’ufficiale operò a Trieste in un contesto storico particolarmente difficile, sia per il capoluogo che per la vicinissima Istria. La città, infatti, fu vittima di numerosi tumulti popolari e scontri tra forze dell’ordine ed estremisti bolscevici.

Caserta. Promosso Sotto Tenente il 19 settembre 1904, aveva comandato vari reparti operativi, alcuno dei quali sui laghi di con fine. Combattente durante la guerra “Italo-Turca” aveva, poi, preso parte anche alla “Grande Guerra”, mobilitato nel maggio del 1915, mentre era al comando della Compagnia di Venezia “esterna”.

¹²⁷ Corrispondenza dal titolo “La Flottiglia Finanziaria”, in “Il Finanziere”, n. 29 del 26 luglio 1919, pag. 2.

Fra l'altro, proprio in tale periodo si consumarono le tragedie del Maresciallo mare Armando Postiglioni¹²⁸, uno dei più bravi Sottufficiali che il contingente "mare" disponeva allora a Trieste, assassinato in città il 1° marzo 1921 e successivamente decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare, ma anche quelle dei finanzieri Giuseppe Plutino, Francesco Stanganelli e Salvatore Caravelli, caduti nell'adempimento del dovere, spesso in conflitto con agguerriti contrabbandieri o estremisti.

Il delicato momento storico è stato ampiamente ricostruito anche dal compianto Generale Pierpaolo Meccariello, nel suo ottimo testo *"La Guardia di Finanza sul Confine Orientale (1919-1954)"*, al quale è giusto indirizzare chi voglia approfondire la conoscenza di quei fatti¹²⁹.

Essendo la Flottiglia Costiera R. G. di F. di Trieste posta, dal punto di vista militare, alle dipendenze del locale Governo Militare Marittimo, Vittorio G. Rossi operò spesso in collaborazione con la Capitaneria di Porto triestina, e ciò anche dal punto di vista dei servizi d'ordine pubblico.

A tal riguardo, sia il Capitano Currò che lo stesso Rossi furono anche encomiati dal citato Governo Marittimo, in quanto:

"Durante lo sciopero generale degli impiegati governativi di Trieste (13 – 26 dicembre 1920) cooperò efficacemente all'organizzazione ed all'attuazione dei vari servizi della Capitaneria di Porto di Trieste, assecondando con prodezza, con zelo e con ammirevole attività le disposizioni del Governo Marittimo".

Nel corso della sua permanenza a Trieste, il Rossi, nel frattempo promosso Tenente il 1° agosto 1921, maturò la convinzione che le Fiamme Gialle addette al Servizio Naviglio non erano sufficientemente ben addestrate, specie riguardo

¹²⁸Gerardo Severino, *"Trieste 1921, quando la storia esige chiarezza"*, pubblicato dalla rivista "Storia del XX Secolo", dicembre 1999.

¹²⁹Pierpaolo Meccariello, *"La Guardia di Finanza sul confine orientale 1918 – 1954"*, edizioni Paravia –Gribaudo - Torino, anno 1997.

alla manovrabilità in mare delle nuove e più potenti imbarcazioni requisite alla Guardia di Finanza austriaca, come prima ricordato, sulle quali campeggiavano i piroscafi “Zara” e “Ritter von Bilisky”, successivamente denominate “Turba” e “Quarnaro”.

D'altra parte - egli ammetteva - le travagliate vicissitudini subite dalla gloriosa “Sezione Allievi Mare” della Legione Allievi, distrutta a Messina nel 1908, ricostituita a Peschiera del Garda ed infine trasferita a Veruda (Pola), non potevano certo consentire una migliore qualità dell'istruzione ed ora che le Fiamme Gialle erano chiamate a vigilare su più ampi tratti di costa, bisognava conferire ai finanzieri di mare uno “*spirito marinaresco*”, che forse il Rossi dubitava che i medesimi avessero mai avuto in passato, tanto da definire i suoi uomini “*marinai da porto, lago e laguna, sempre vissuti in caserma*”¹³⁰.

Era, dunque, giunto il momento di intervenire, specie in un contesto generale nel quale il Corpo stava trasformandosi sempre più in una vera e propria “*Guardia Costiera*”, anche se essenzialmente dal punto di vista dell'anticontrabbando, fenomeno in continua crescita, specialmente nell'Alto Adriatico.

Fu, quindi, proprio a Trieste che Vittorio G. Rossi concepì l'idea di organizzare i primi corsi per abilitare i sottufficiali di mare al comando delle unità navali del Corpo, prim'ancora che erudire l'altro personale nella pratica dei motori e della meccanica navale.

L'iniziativa, prima del suo genere, fu accolta favorevolmente non solo dagli “addetti ai lavori”, molti dei quali fermi ancora alle nozioni acquisite presso il “Distaccamento Allievi Mare” di Venezia e Peschiera, ovvero durante la recente guerra mondiale, imbarcati sulle unità della Regia Marina, ma soprattutto dal

¹³⁰ Dall'articolo “*Così cominciò un'altra storia*” di Vittorio G. Rossi, inserito nel libro “La Scuola Nautica della Guardia di Finanza”, edito nel 1976 in occasione dei primi 50 anni di vita dell'Istituto di formazione.

Maggiore Damanti e dal Capitano Currò, i quali – al pari del Rossi – vivevano per il mare.

Un'aula fu, quindi, improvvisata in un appartamento, che il Corpo prese in affitto nello stesso 1921, al primo piano del prestigioso palazzo di Via Belpoggio, n. 2 (ricca dimora di professionisti triestini, ma anche sede di uffici pubblici e persino di Consolati esteri), non molto distante (la separava Via del Lazzaretto Vecchio, ove un tempo, al civico 31, vi era la caserma della *"Imperial Regia Guardia di Finanza"*) dalla centralissima Piazza Venezia, n. 7, ove, come abbiamo già ricordato in precedenza, aveva sede il Comando della stessa *"Flottiglia"*.

Qui gli allievi assistevano, al mattino, alle lezioni teoriche, tenute sia dal Rossi che dal Capitano Currò, mentre nel pomeriggio, si proseguiva con gli esercizi pratici in mare, organizzati nel tratto di porto prospiciente il molo Santa Teresa (oggi molo Fratelli Bandiera).

Al termine del corso, una commissione composta da ufficiali della Regia Marina esaminò gli allievi e, come ricordò il Rossi stesso:

"...li approvò tutti con dichiarata soddisfazione; così cominciò un'altra storia, quella delle navi con comandanti ed equipaggi interamente appartenenti alla Guardia di Finanza"¹³¹.

L'ufficiale profuse tutte le sue energie per l'organizzazione della Scuola e per la formazione di un vero e proprio ruolo degli specialisti del Corpo: ruolo che di lì a poco avrebbe posseduto la competenza necessaria anche per la condotta delle unità di maggiore stazza, come i piroscafi prima citati.

¹³¹ Ibidem.

Al corso per “comandanti” s’unì, ben presto, anche quello per motoristi navali, indispensabile onde consentire una migliore gestione delle unità navali che davano vita alla stessa “Flottiglia”.

Al primo e agli altri corsi che seguirono, il Sottotenente Rossi ottenne la collaborazione da parte di un rinomato Professore di tecnologia meccanica, l’Ingegnere polese Francesco Cuizza (classe 1853), che dal 1899 era stato docente presso la prestigiosa “*Staats Gewerbeschule*” (Scuola Statale Industriale) di Trieste, e più precisamente presso l’annessa “*Scuola di Costruzione Navale*”, che vi era stata costituita appena nel 1896.

Con la denominazione di “*Scuola Superiore di Costruzione Navale*”, l’antico Istituto d’istruzione asburgico aveva riaperto i battenti, nella sede di Via Gatteri, n. 4 (che ospitava l’Istituto Superiore Nautico, di cui la Scuola fu appendice) il 7 gennaio 1919, così come era capitato alla più famosa “*Accademia di Commercio e Nautica*”, dopo la parentesi della “Grande Guerra” e i primi momenti di “Trieste Italiana”¹³².

Non sappiamo come il Rossi abbia fatto per ottenere la collaborazione del Prof. Cuizza, ma soprattutto l’assenso da parte del Direttore della Scuola, l’Ing. Lodovico Jeroniti.

Possiamo solo immaginare due percorsi logici: l’essersi informato direttamente – parliamo del nostro Vittorio G. Rossi naturalmente – presso la citata Direzione scolastica, onde ottenere, come del resto accadeva già da anni presso la Scuola Ufficiali di Caserta, la libera docenza di un professore alla sede, ovvero approfittare della probabile conoscenza che il giovane ufficiale delle

¹³² Sulle vicende di entrambi le Scuole superiori vgs. Maria Laura Iona, “Una scuola peculiare per Trieste: dalla <<Gewerbeschule>> all’Istituto Volta”, in “La Lavagna nera. Le fonti per la storia dell’istruzione nel Friuli Venezia Giulia”, pagg. 113-121. Atti del Convegno, Trieste – Udine, 24, 25 giugno 1995. Edizione Associazione Nazionale Archivistica – Sezione Friuli Venezia Giulia.

Fiamme Gialle potrebbe essersi procurato con la romanziera Margherita Cuizza, figlia del citato Professore, ma soprattutto sua coetanea.

Nata a Trieste il 27 ottobre del 1900 da Franz Cuizza (il quale, oltre ad essere un emerito ingegnere e professore, era noto per essere stato amico personale di Guglielmo Oberdan) e di Augusta Kromotka, Margherita Cuizza si era diplomata “insegnante primaria”, esercitando probabilmente tale professione nella stessa Trieste, prima di darsi “anima e corpo” alla letteratura romantica.

Aggiungiamo solo che una delle sue prime raccolte di novelle era stata pubblicata nella stessa città giulia nel 1918, con il titolo “*I Capricci di Amore*”, raccolta alla quale aveva fatto seguito, nello stesso anno, il romanzo “*Colui che soffre*”. Ci piace pensare che entrambi i lavori abbiano fatto parte della biblioteca itinerante che il Rossi amava portare con se nei suoi trasferimenti, ovviamente prima di metter su famiglia.

Margherita abitava ancora con i genitori, nella storica magione di Via Giulia, n. 17, ed è probabile che proprio a tale indirizzo dava appuntamento ai giovani intellettuali triestini, e non, dando vita ad una sorta di “salotto letterario” nel quale si poteva discutere di tutto, dalla letteratura alla politica, commentando le notizie che il rinato e diffusissimo quotidiano “*Il Piccolo*”¹³³ pubblicava giornalmente su vari fronti, magari commentanti dallo stesso proprietario della testata, Senatore Teodoro Mayer, evidentemente amico personale di Franz Cuizza, oltre che dal figlio dello stesso Mayer, Aldo, che proprio in quegli anni s’approcciava anche lui alla scrittura¹³⁴.

¹³³ “*Il Piccolo*”, fondato il 29 dicembre 1881 dal giornalista, politico e banchiere triestino Teodoro Mayer (1860-1942) aveva dovuto sospendere le pubblicazioni nel 1915, essendosi dimostrato apertamente filo-italiano. Riaprì i battenti il 20 novembre del 1919, schierandosi a favore del nascente fascismo. Nel 1920 il suo proprietario, Teodoro Mayer fu nominato Senatore del Regno. E’ probabile che fu proprio durante la sua permanenza a Trieste che il nostro Vittorio G. Rossi conobbe il Mayer, con il quale in seguito collaborerà, come vedremo in avanti.

¹³⁴ Che la romanziera Margherita Cuizza conoscesse bene Aldo Mayer è confermato anche dalla dedica che la stessa Cuizza vergò su di una copia del suo libro “*La casa della risacca*”, con la seguente frase: “*Al Grand’Ufficiale Aldo Mayer, quale omaggio d’ammirazione, Margherita Cuizza Barzanti, Trieste, aprile 1935*”. La copia che è attualmente visionabile presso la

Ma torniamo all'argomento del libro. Il Prof. Francesco (detto anche Franz) Cuizza coadiuvato, in seguito, da alcuni valenti ufficiali del Corpo Reale Equipaggi della Regia Marina, conferì alla *"Scuola Specialisti"* i connotati di un vero e proprio Istituto Nautico, la cui celebrità, data soprattutto dalla pubblicità che ne derivava dalle escursioni esterne a Via Belpoggio, avrà ripercussioni anche negli ambienti scolastici triestini.

Non va scartata, infatti, l'ipotesi che a determinare, il 6 novembre 1922, la nascita di una *"Sezione per Macchinisti"* presso la celebre *"Accademia di Commercio e Nautica"* sia stato proprio l'esempio dettato dalla "Scuola" dei finanzieri di mare.

Non è questa una ipotesi "peregrina", soprattutto se consideriamo che nel 1923, con la chiusura dell'Accademia e la costituzione di due separati Istituti (Commercio e Nautico), il Professore e Ingegnere meccanico, Francesco Cuizza continuerà ad insegnare proprio presso l'Istituto Nautico di Trieste, presso il quale fu mantenuta in vita sia la *"Scuola Superiore di Costruzione Navale"* che la citata *"Sezione per Macchinisti"*.

Del suo giovane ed infaticabile subalterno, nonostante il breve periodo trascorso presso la Flottiglia triestina, l'anziano Capitano Letterio Currò diede il presente e lusinghiero giudizio:

"...studia con molta passione opere e pubblicazioni scientifiche, per arricchire e perfezionare ancor di più e meglio la sua già vasta cultura professionale e generale.

Ha speciale attitudine e disposizione per l'insegnamento; istruisce molto bene i sottufficiali allievi timonieri ed i militari destinati al maneggio ed

"Biblioteca dei Civici Musei di Storia e Arte" di Trieste, fra i 20.000 libri donati nel 1943 dallo stesso Aldo Mayer (fondo "Biblioteca Aldo Mayer").

all'impiego delle artiglierie e delle mitragliere (...) tratta e giudica i dipendenti con fermezza ma senz'asprezza; li istruisce e li educa amorevolmente, sviluppando in essi il sentimento del dovere e tutte le sane qualità per comportarsi da buoni soldati e da onesti cittadini; esercita su di loro notevole ascendente morale e ne è perciò veramente amato"¹³⁵.

Alla riconoscenza dei superiori diretti, si aggiunse presto anche quella del Comando Generale del Corpo. Il 12 agosto 1922, infatti, il Comandante Generale della Regia Guardia, Salvatore La Ferla, concesse al Tenente Rossi, così come al Capitano Currò, il seguente Encomio Semplice:

“Con encomiabile zelo indefessa attività e particolare competenza disimpegnò per circa un anno, oltre i compiti ordinari del loro servizio d'istituto, le funzioni di istruttore del Corso preparatorio dei sottufficiali di mare per abilitarli al comando di torpediniere e motobarche”.

In ogni caso, come ricorda la motivazione della ricompensa, alle attività addestrative, il Tenente Rossi dovette alternare anche il servizio d'istituto, ma soprattutto quello in materia di pubblica sicurezza.

Nominato nel frattempo “Comandante del Settore Costiero” di Trieste, il Rossi si adoperò nell'esecuzione dei vari servizi di indole esclusivamente militare.

Nell'agosto 1922, ad esempio, scoppiò l'ennesimo sciopero generale, con i conseguenti scontri tra fascisti e comunisti. Anche in tale circostanza, l'ufficiale seppe fare il suo dovere. Per il coraggio dimostrato in tale circostanza, il Rossi fu encomiato dalla Legione di Trieste, con la seguente motivazione:

“Durante lo sciopero generale dell'agosto 1922, con intelligente ed instancabile azione direttiva, provvedeva alla puntuale esecuzione dei servizi

¹³⁵ Note caratteristiche del S. Ten. Vittorio Rossi compilate dal Cap. Letterio Currò in data 7 gennaio 1921. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

d'istituto affidati alla Flottiglia, nonché all'adempimento di altre delicate mansioni assegnate alla stessa dalle autorità politiche".

Fu proprio durante la permanenza nell'affascinante Trieste che Vittorio G. Rossi riprese la sua giovanile passione per il giornalismo, guardando ben speranzoso al mondo della letteratura.

Si deve a lui uno dei primissimi articoli dedicati alla rinascita del Servizio Navale del Corpo, dopo la fine della "Grande Guerra" ed alla sua lenta ma efficace "modernizzazione".

Il pezzo, dal titolo "*Monta la guardia sul mare*", fu composto nell'agosto 1921 e pubblicato sulla "*Rivista della R. Guardia di Finanza*"¹³⁶: testata che nello stesso contesto ospitava anche gli scritti di un altro valente ufficiale ed amico dello stesso Rossi, il Tenente Gaetano Simoni, che molti anni dopo, da Colonnello, avendo ricoperto per primo la carica di Capo di Stato Maggiore del Comando Generale (istituita nel 1954), curerà, da Generale, l'ammodernamento di due importantissime realtà del Corpo, i "Gruppi Sportivi Fiamme Gialle" e il "Museo Storico", del quale fu Direttore e Presidente dopo il congedo dalle Fiamme Gialle.

Nell'articolo, il nostro Vittorio G. Rossi tracciò le origini della Flottiglia di Trieste, sorta, come abbiamo già visto, con l'acquisizione di parte del naviglio della Guardia di Finanza austriaca, ma soprattutto grazie agli sforzi sostenuti dal Colonnello Sante Laria e dello stesso Capitano Currò.

Nel ricordare la nascita della "Scuola Specialisti" e le fatiche per rendere la Flottiglia al passo coi tempi, il futuro grande scrittore, del servizio prestato dai suoi finanzieri di mare, scrisse i seguenti brani, dai quali appare chiaramente quale fosse - già allora - il suo spessore letterario:

¹³⁶ In "*Rivista della R. Guardia di Finanza*", n. 1 - gennaio 1922.

“Vengono sguinzagliati sulle rotte delle navi commerciali: si assegna loro una zona di agguato, lontana: essi vanno, sentinelle avanzate che vegliano a tutte le ore. Vanno; e non aspettano che una cosa: la buona preda. Montano la guardia al pubblico erario: montano la guardia alla pubblica pace, quando altri s’attenti di turbarla: sono il cappio teso alla frode; sono una minaccia assidua; sono i persecutori pronti a mordere. Lavoro acerrimo: di astuzia di costanza di abnegazione. Lavoro di sacrificio e di travaglio intenso”.

Il 1° novembre 1923, Il Tenente Vittorio G. Rossi dovette lasciare a malincuore l’amata Trieste per raggiungere Venezia, ove gli era stato affidato il comando della locale “Stazione Incrociatori”. Vi rimarrà solo pochi mesi.

La fama di abile uomo di mare, ma anche quella di scrittore e conoscitore dell’ambiente marino, gli valse, infatti, il 1° gennaio 1924, l’ambito trasferimento al Comando Generale del Corpo, in qualità di addetto all’Ufficio di Vigilanza Marittima, allora diretto dal Capitano di Fregata della Regia Marina Attilio Secchi.

L’Ufficio era stato istituito a far data dal 16 dicembre 1923 e si componeva di una modestissima stanza, con una scrivania e poche sedie, messe a disposizione nei locali di Via XX Settembre, allora sede del Comando Generale del Corpo¹³⁷.

All’Ufficio si deve l’organizzazione del Naviglio del Corpo e dei relativi Comandi operativi, ivi compresa l’alta specializzazione dei suoi militari e l’ammodernamento dei mezzi, così come ha ampiamente evidenziato il Generale Meccariello nel suo monumentale *“Finanza di Mare”*¹³⁸.

Con la partenza del Tenente Rossi alla volta di Roma, la guida della Stazione e, di conseguenza, della “Scuola Specialisti” di Trieste passò al parigrado,

¹³⁷ Luciano Luciani – Gerardo Severino, *“Il Comando Generale della Guardia di Finanza nel primo secolo di attività”*, Ente Editoriale per il Corpo della Guardia di Finanza – Roma, anno 2006, pag. 63.

¹³⁸ Pierpaolo Meccariello, *“Finanza di mare...”*, op. cit..

Tenente Francesco Sanna, proveniente dalla Tenenza di Sassari, anch'egli "uomo di mare" con le Fiamme Gialle, il quale ne assunse la direzione il successivo 1° di dicembre¹³⁹.

La "Scuola" continuerà la sua missione, almeno sino al maggio 1924, data in cui, dopo aver trasferito a Veruda e a Pola l'addestramento dei motoristi e delle altre specializzazioni (ciò era avvenuto, come abbiamo visto, nel corso del 1923), anche il corso per "comandanti di unità navali" sarà di competenza esclusiva della Legione Allievi (Battaglione di Pola), anche in virtù delle nuove regole che da qualche tempo disciplinavano l'arruolamento del personale "di mare"¹⁴⁰.

Fu proprio in tale contesto storico che il Comando Generale del Corpo, esattamente in data 10 maggio '24, varò, infatti, la circolare n. 25600 – V. M. con la quale si rese noto ai vari reparti della Guardia quanto segue:

*"Prossimamente sarà iniziato a Pola un corso della durata di sei mesi circa per l'abilitazione al comando di unità navali del Corpo. Potranno presentare la domanda di ammissione al corso stesso i sotto brigadieri, i brigadieri e i marescialli (esclusi i marescialli capi e maggiori) che abbiamo l'attitudine fisica, intellettuale e disciplinare allo speciale servizio"*¹⁴¹.

Dopo la soppressione della "Scuola Specialisti" di Trieste, il Tenente Sanna rimase in città ancora per qualche tempo, occupandosi del comando della

¹³⁹ Nato a Cabras (Oristano) il 4 marzo 1888, il Tenente Francesco Antonio Sanna si era arruolato nella Guardia di Finanza il 27 aprile 1906, ammesso alla frequenza del corso allievi guardie mare presso l'allora "Sezione Allievi" di Messina. Sottobrigadiere e poi Brigadiere "di mare" aveva prestato servizio presso vari reparti di mare del Corpo, compresi alcuni stanziati in Libia. Promosso Sotto Tenente il 1° settembre del 1916, fu mobilitato nei ranghi del XII Battaglione R. Guardia di Finanza, con il quale combatté anche in Albania. Rimase nel Corpo sino ai primi anni trenta, allorquando fu posto in congedo per limiti d'età.

¹⁴⁰ Già nel 1923 (con la richiamata circolare n. 22784 del 9 maggio), il Comando Generale del Corpo aveva ribadito la necessità di arruolare nel contingente "di mare" personale già in possesso di titoli professionali atti allo speciale servizio, quali libretto di navigazione, foglio di ricognizione per la gente di mare di 2ª categoria, brevetti di motorista, certificati di esercizio delle arti meccaniche, ecc. ecc..

¹⁴¹ La circolare fu pubblicata sul Foglio d'Ordini n. 19 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 10 maggio 1924.

sempre più impegnativa “Flottiglia Costiera”, che nel frattempo (nel corso del 1923) era stata ribattezzata “Stazione Battelli Incrociatori”¹⁴².

Lascerà la bellissima città Giulia il 1° maggio del 1925, data in cui prenderà il comando di un altrettanto importante reparto navale del Corpo, la “Stazione Battelli Incrociatori” di Cannobio, sul Lago Maggiore.

¹⁴² Così come emerge dal “*Quadro di Distribuzione dei Comandi della R. Guardia di Finanza*” alla data del 31 dicembre 1924.

9° Capitolo

LA REGIA SCUOLA NAUTICA A POLA

(1926 – 1944)

La storia del “Servizio Navale” del Corpo ci ricorda che il grande Vittorio G. Rossi, promosso Capitano il 10 marzo del 1926, fu inviato a Pola il 1° dicembre successivo, con il preciso ordine di organizzarvi la costituenda “*Scuola Nautica R. Guardia di Finanza*”, da far sorgere sulle ceneri della “Sezione Allievi di Mare” di quel Battaglione, che come abbiamo visto operava ancora fra Pola e Veruda.

Grazie soprattutto al lavoro svolto presso l’Ufficio di Vigilanza Marittima del Comando Generale del Corpo, il Capitano Rossi riuscì a convincere il Comandante Giorgio Capannelli e lo stesso Comando Generale ad istituire:

“... una speciale Scuola per la completa preparazione e istruzione dei Sottufficiali e Guardie <<ramo mare>> del Corpo sia nel servizio d’Istituto sia in quello militare e marinaresco e di esercizio dei Natanti per la vigilanza finanziaria marittima”¹⁴³.

L’Istituto di formazione, il cui regolare avvio fu fissato alla data del 1° gennaio 1927, ebbe inizialmente sede, almeno per la parte relativa agli uffici, presso la stessa Caserma “*Principe di Piemonte*” di Pola, allora ancora sede del Battaglione Allievi Guardie del “ramo terra”, in attesa che a Veruda fosse

¹⁴³ Così come evidenzia la circolare n. 51406 dell’Ufficio di Vigilanza Marittima pubblicata sul F.O. n. 37 del Comando Generale del Corpo, in data 18 settembre 1926.

comunque approntata un'apposita "Nave Scuola", la gloriosa "Nave Zara" (poi ribattezzata "Turba") della quale tratteremo in avanti.

Tali informazioni ci giungono esattamente dalla stessa interessantissima circolare del 18 settembre, dalla quale apprendiamo anche che la costituenda Scuola si sarebbe trasferita:

"nella buona stagione, e ogni volta che ciò occorra, nel baraccamento di Veruda per lo svolgimento delle esercitazioni pratico-marinaresche".

La Scuola fu considerata autonoma per quanto riguardava il funzionamento tecnico-didattico, mentre dal punto di vista disciplinare ed amministrativo dipendeva ancora dallo stesso Battaglione di Pola e, quindi, sempre dalla Legione Allievi di Roma.

Gli alloggiamenti degli allievi, siano stati essi sottufficiali giunti da Caserta per completarvi l'istruzione, che le stesse reclute del ramo mare, ma anche il personale "di terra" che aveva chiesto il passaggio in quello "di mare", furono quindi recuperati nella stessa caserma di Pola, mentre nelle richiamate "Baracche Giovanni", a Veruda, rimase una modesta aliquota di personale, necessaria soprattutto per la vigilanza delle imbarcazioni utilizzate dalla Scuola stessa.

La Scuola Nautica, infatti, oltre alle imbarcazioni già impiegate dalla precedente "Sezione Allievi", ebbe sin da subito, in dotazione anche una torpediniera, una pirobarca ed un motoscafo: mezzi adibiti dalla c.d. "Squadriglia d'Istruzione" per le esercitazioni in alto mare ed in porto, sia da parte dei futuri comandanti, padroni, timonieri, conduttori di macchina e fuochisti, che per le esercitazioni pratiche marinaresche di tutto il personale della Scuola che si trovava in regolare addestramento.

Qualche tempo dopo, l'Istituto fu dotato di un moderno motoveliero, l'M.1 (varato nel 1925), il cui modellino è oggi esposto in una delle bacheche del Museo Storico del Corpo dedicate alla storia del Servizio Navale, cui fece seguito la nave a vela "*Julia*", adibita quasi esclusivamente per l'addestramento velistico degli allievi, ma soprattutto (nel corso del 1928) il piroscafo "*Zara*", sul quale è opportuno soffermarci un attimo.

Il piroscafo "*Zara*" era una nave varata nel 1910 nei cantieri S. Rocco di Trieste, impiegata, come s'è già detto in precedenza, dall'amministrazione doganale austriaca, impiegata quindi dalla "*Imperial Regia Guardia di Finanza*" austriaca, peraltro ospitando talvolta anche membri della Casa Imperiale asburgica per spostamenti nell'arcipelago dalmata.

Utilizzata prevalentemente per l'esecuzione di crociere addestrative, nel 1933 fu ribattezzata con il nome del Generale del R. Esercito Euclide Turba, Medaglia d'Oro al Valor Militare, caduto nell'ottobre del 1917 al comando della Brigata "*Perugia*", il quale, tra il 1909 ed il 1915, era stato insegnante di arte militare alla Scuola Allievi Ufficiali della Regia Guardia di Finanza di Caserta.

Uno degli aspetti che il Capitano Rossi volle curare personalmente fu certamente quello del personale istruttore. La stessa circolare istitutiva della Scuola aveva stabilito, infatti, a norma dell'art. 4, che il Direttore dell'Istituto sarebbe stato coadiuvato da ufficiali subalterni e da sottufficiali ramo mare del Corpo, ma che avrebbe avuto alla sua dipendenza anche ufficiali e sottufficiali del C.R.E.M. (Corpo Reale Equipaggi della Regia Marina), esperti nelle discipline nautiche ed in quelle pratiche marinesche e di specialità tecnico-navali.

Si concretizzava finalmente quanto aveva ipotizzato, nel lontano 1909, l'autore del già citato articolo dedicato appunto alla riforma del "Ramo Mare" e alla nascita di una apposita Scuola Speciale¹⁴⁴.

Mentre per la scelta del personale proveniente dal Corpo, il Capitano Rossi fece ricorso alle sue pregresse conoscenze nell'ambito del Servizio Navale, per quello proveniente dalla Regia Marina, la scelta fu fatta dallo Stato Maggiore di tale Forza Armata, il quale stabilì che a decorrere dal 15 agosto 1927 le funzioni di ufficiale istruttore presso la Scuola Nautica di Pola (Veruda, come specifica la disposizione¹⁴⁵) sarebbero state assunte dal Sottotenente del C.R.E.M. – categoria Timonieri, Sig. Eudogio Guardiano.

L'ufficiale fu, in seguito, collaborato da altri idonei ufficiali e sottufficiali di Marina, fra i quali l'abile Capo Cannoniere Bicchierai, che rimase alla Scuola per molti anni, divenendo egli stesso simbolo di disciplina e di elevate capacità professionali.

Sin dal dicembre 1926, il Capitano Vittorio G. Rossi assunse dunque la "strana" qualifica di "Direttore" della Scuola Nautica, anziché quella di Comandante, come avveniva per la Scuola Alpina di Predazzo, quasi come se a Pola operasse un normale Istituto Nautico civile.

Confermano il dato anche le note caratteristiche compilate nei suoi riguardi dal Comandante del Battaglione di Pola il 18 novembre 1927, a quasi un anno di vita della Scuola.

In un passo del giudizio si legge, infatti, che:

¹⁴⁴ Articolo "Sul Ramo Mare" di C.R., in "Il Finanziere", n. 36-37 del 13 giugno 1909.

¹⁴⁵ Circolare n. 51786 – V.M. con oggetto: "Ufficiali della R. Marina assegnati al Corpo della R. Guardia di Finanza". In F.O. n. 37 del Comando Generale della R. G. di Finanza in data 18 settembre 1926.

“... il Capitano Rossi Sig. Vittorio ha coperto la carica di Direttore della Scuola Nautica, disimpegnando il suo speciale servizio sempre con competenza, attività e zelo...”.

Il primo anno di vita della Scuola fu denso di fatiche, ma anche di tante soddisfazioni, come ebbe a raccontare lo stesso Vittorio Rossi in un suo articolo dedicato al cinquantenario del reparto d'istruzione¹⁴⁶.

In breve tempo, egli aveva conferito alla Scuola un'impronta simile a quella delle altre Scuole di Marina, sia nelle strutture, nella stessa denominazione, ma soprattutto nell'organizzazione tecnico-professionale.

Nella primavera del 1927, la Scuola Nautica di Pola – Veruda fu oggetto di una visita ispettiva da parte del Comandante Generale del Corpo, Gen. C.A. Giovanni Gherzi, il quale, rimanendone particolarmente entusiasmato, fece pubblicare il seguente Ordine del Giorno, esordendo così:

“Ho recentemente visitato la Scuola Nautica della E. Guardia di Finanza in Pola e sono rimasto vivamente ammirato dell'ordine perfetto, della disciplina e del contegno degli allievi, che si sono presentati in modo inappuntabile.

Nonostante l'insufficienza e la varia ubicazione dei locali assegnati alla Scuola ed i ripieghi ai quali è necessario ricorrere per far fronte alle esigenze del servizio e dell'insegnamento, la Direzione di essa, supplendo alle ristrettezze di indole materiale con zelo, attività e passione, è riuscita a farle raggiungere un grado di efficienza veramente elevato.

E mi è riuscito perciò particolarmente gradito il riconoscimento che le stesse Autorità Militari Marittime di Pola hanno fatto dell'ottimo funzionamento della

¹⁴⁶ Trattasi dell'articolo *“Così cominciò un'altra storia”* di Vittorio G. Rossi, inserito nel libro *“La Scuola Nautica della Guardia di Finanza”*, edito nel 1976 in occasione dei primi 50 anni di vita dell'Istituto di formazione.

*Scuola Nautica, che è geniale realizzazione dell'azione organizzatrice dell'Ufficio di Vigilanza Marittima*¹⁴⁷.

L'energia spiegata nel far nascere dal nulla quello che sarebbe diventato, dilata a poco, il *"fiore all'occhiello"* della Legione Allievi, valse al Rossi un Encomio Semplice, concessogli dal Giovanni Ghersi, appena ritornato a Roma, con la seguente motivazione:

"Encomiato per l'interessamento posto nell'organizzazione e nella direzione della Scuola Nautica della R. Guardia di Finanza e per la passione e lo zelo con cui, sopperendo a difficoltà di varia natura, è riuscito a far aggiungere alla Scuola stessa un elevato grado di efficienza tecnico-professionale, infondendo in tutti gli appartenenti ad essa deciso spirito marinaresco, indice di disciplina, di forza e di sane virtù militari".

Oltre al raggiungimento di quel grado di efficienza che la Scuola Nautica dimostrò di possedere nei suoi vari campi d'azione, il Capitano Rossi si prodigò con tutte le sue forze per risolvere la situazione logistica, e ciò anche in relazione all'inevitabile utilizzo della Scuola per i corsi di specializzazione, gli stessi che un tempo si tenevano presso la vecchia *"Scuola Specialisti"* che lo stesso Rossi aveva costituito a Trieste anni prima.

Non solo, ma la stessa circolare istitutiva del 18 settembre 1926 (all'art. 8) aveva disciplinato anche il *"passaggio"* di contingente, in virtù del quale non sarebbe stata più concessa l'idoneità al passaggio al ramo mare del personale di terra se non: *"...dopo aver frequentato l'intero corso presso la Scuola Nautica R. Guardia di Finanza"*, mentre si consentì ancora la frequenza della Scuole della R. Marina, per il conseguimento di alcune particolari specializzazioni, quali, ad

¹⁴⁷ Nota n. 35504 – V.M. con oggetto *"Scuola Nautica della R. Guardia di Finanza – Encomio"*, pubblicata sul F.O. n. 25 del Comando Generale del Corpo in data 25 giugno 1927.

esempio, quella di Direttore di Macchina, Meccanici, Motoristi e Radiotelegrafisti.

Era ormai trascorso un anno dalla fondazione dell'Istituto e le difficoltà maggiori erano rappresentate, oltre che dall'inadeguatezza della caserma "*Principe di Piemonte*" di Pola (che come si ricorderà era occupata per gran parte dalla Regia Marina) e delle "*Baracche Giovanni*" di Veruda, soprattutto dai frequenti trasferimenti degli allievi nelle varie località fissate per le esercitazioni militari e marinaresche.

Grazie ai buoni uffici intercorsi con le locali Autorità Militari Marittime, il Direttore ottenne in gestione una delle più belle, eleganti e moderne costruzioni architettoniche di Pola, l'ex albergo "*Riviera*", già alloggio per gli ufficiali della Marina da Guerra Austro-ungarica, passato alla Regia Marina italiana dopo l'occupazione della città ed usate anche come magazzino per le truppe di stanza nella città. I suoi piani inferiori furono anche affidati temporaneamente dall'Intendente di Finanza come magazzino dei tabacchi. Infatti, nella notte tra il 13 ed il 14 gennaio 1926, un disastroso incendio mandò in fumo il deposito distaccato della storica Manifattura Tabacchi, situato all'interno del recinto del Regio Arsenal e inaugurato nel maggio dell'anno precedente.

L'incendio assunse proporzioni sempre più vaste portando le fiamme ad assumere proporzioni tali da rendere qualunque tentativo di spegnimento impossibile. Fu quindi deciso di mettere in salvo almeno quanto poteva ancora essere salvato. Tra le truppe a disposizione che si prodigarono per salvare il tabacco dalla distruzione vi furono anche gli allievi della Regia Guardia di Finanza¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Raul Marsetič, La Regia Manifattura Tabacchi a Pola, Quaderni XXVII, 2016, pagg. 91-93.

Tornando al “Riviera”, le sue origini risalgono al 16 febbraio 1908, quando venne firmato a Vienna il contratto col quale l’imprenditore edile Jakob Ludwig Münz¹⁴⁹ cedette gli immobili da lui costruiti ed i fondi annessi in Valle del Ponte, per finanziare la società “Riviera” costituita proprio per la costruzione del grande hotel. La struttura alberghiera avrebbe potuto contare su un bel pianoterra e tre piani superiori capaci di complessivi 100 letti suddivisi in 75 alloggi, di cui 25 appartamenti completi con bagno e closet annessi; sul primo piano, poi, un’ampia veranda di 35 metri avrebbe coperto tutta la lunghezza dell’edificio¹⁵⁰.

L’edificio, inaugurato il 19 agosto 1909, si erge davanti a lussureggianti giardini pubblici che all’epoca prendevano nome di “Parco Valeria” poi mutato in “Parco Principe Umberto” nel 1918, quindi in Parco Arnaldo Mussolini nel 1930. La strada che correva di fronte all’ingresso era “via (già Strada) della Stazione” proprio perché congiungeva il capolinea ferroviario con il centro cittadino, grazie anche al tram elettrico inaugurato il 23 marzo 1904, per il quale fu introdotta la nuova fermata *Hotel Riviera* nell’agosto 1909. Anche questa via, con l’avvento dell’amministrazione italiana, cambiò denominazione in “via Vittorio Emanuele Orlando” l’8 dicembre 1918, quindi in “via Antonio Salandra” nel 1923, per tornare “via della Stazione” nel 1926 e poi ancora, negli anni ’30, “via Emanuele Filiberto di Savoia, Duca d’Aosta”¹⁵¹.

¹⁴⁹ Jakob Ludwig Münz (Münsingen presso Ulm, 1853 - Graz, 1930). Iniziò come caposquadra edile, nel cantiere della Cattedrale di Ulm. Lavorò in Svizzera, in Ungheria e nella costruzione della linea ferroviaria Pivka-Rijeka.

All’inizio del 20° secolo, iniziò la costruzione di grandi infrastrutture comunali in Istria. Possedeva una cava in Alto Adige e un mulino per mattoni a Borut. A Opatija guidò la costruzione della linea tranviaria elettrica Matulji-Lovran (aperta nel 1908), la costruzione del lungomare e il progetto della funivia Opič-Učka che non fu, però, completato. Ad Ičići costruì la sua villa di famiglia (Villa Münz, 1903). La compagnia di Münz portò a Pola il mercato cittadino (1903), un complesso di magazzini militari e una panetteria in via Šijanska (1904-05), la centrale elettrica (1901-04) e il tram elettrico (1904). Investì nella costruzione di case plurifamiliari in via della Stazione (Ville Münz, 1904-10). Aprì la prima linea di autobus Opatija-Pola (1909). Divenne azionista e rappresentante della società per azioni “Riviera” che finanziò la costruzione dell’omonimo Hotel a Pola (1909). Nel 1910, costruì il Riviera Hotel a Parenzo. (fonte: M. Đilas, Istarska enciklopedija).

¹⁵⁰ L’Arena di Pola, 15 giugno 1976, pag. 185.

¹⁵¹ L’Arena di Pola, 15 agosto 1981, pag. 4 e didascalie della mostra “Il tram elettrico polese 1904-1934”, Pola- Zerostrasse, 2018.

L'Hotel Riviera sotto le insegne asburgiche ebbe una gestione travagliata. Infatti, nel 1912, la società subissata dai debiti viene citata in giudizio dai creditori. Il 17 febbraio 1913, l'Hotel, rimesso a nuovo, riaprì i battenti e proseguì la sua attività fino allo scoppio della guerra, quando - come si diceva - fu utilizzato anche come alloggio per gli Ufficiali della Kriegsmarine.

Tornando alla storia della Scuola, la "nuova" caserma abbisognava degli opportuni lavori di adattamento, i quali furono eseguiti dalla "squadra minuto mantenimento" del Battaglione di Pola, ma soprattutto dagli stessi allievi finanziari.

Dopo alcuni mesi di fatica, la nuova caserma fu pronta già nel maggio 1928. L'immobile si presentava in tutta la sua eleganza anche all'interno.

Il Capitano Rossi pensò davvero a tutto, realizzando così una moderna struttura scolastica ove, alle più avanzate concezioni didattiche aggiunse il meglio dei confort nei dormitori degli allievi e del personale. Palestra, sala scherma, sala convegno e persino un cinema-teatro, avrebbero allietato i giovani allievi durante i mesi di corso ed i cicli di aggiornamento e di specializzazione.

Uno stupendo salone d'onore fu ricavato da un ampio locale posto al primo piano, ove furono restaurati gli stucchi e gli eleganti intagli, il velluto rosso alle pareti e, soprattutto vi fu affisso un gigantesco quadro raffigurante l'eroe Nazario Sauro, il prode ufficiale istriano impiccato dagli austriaci per essersi arruolato nella Regia Marina italiana durante la "Grande Guerra", combattendovi con grande ardimento.

L'immobile fu solennemente inaugurato il 21 giugno 1928, giorno prefissato per il giuramento delle reclute, alla presenza delle più alte cariche civili e militari presenti in zona¹⁵².

In rappresentanza del Comandante Generale del Corpo, intervenne il Generale Sante Laria, già affermato storico delle Fiamme Gialle: lo stesso che, da primo comandante della Legione giulia, aveva seguito i primi passi del giovane Vittorio G. Rossi durante la sua permanenza a Trieste, ma soprattutto favorito sia la nascita del Battaglione di Pola che del Distaccamento di Veruda, per non parlare della "Scuola Specialisti" aperta nella stessa Trieste.

Nella medesima circostanza, nella chiesa della Regia Marina dedicata alla Madonna del Mare, Monsignor Aleramo Gravoso, Cappellano capo della medesima Forza Armata, benedisse il gagliardetto della Scuola: una piccola bandiera tricolore con al centro lo stemma della Marina da guerra italiana.

Per l'occasione giunse da Roma anche la Banda Musicale del Corpo (fra l'altro istituita anch'essa nello stesso 1926), guidata dal Maestro Giuseppe Manente.

Nel frattempo, a decorrere dal 1° gennaio 1928, la Scuola Nautica era stata trasformata in un comando autonomo, ricevendo così ordini diretti dal Comando Generale, per la parte relativa al funzionamento tecnico-didattico ed amministrativo, mentre disciplinarmente sarebbe rimasta alle dipendenze dalla Legione Allievi di Roma. Al Battaglione di Pola rimaneva, quindi, la sola gestione del servizio paghe per il personale della Scuola¹⁵³.

Che dire, poi, della Festa del Corpo del 5 luglio, sempre del '28, la prima organizzata nella città di Pola con il concorso diretto della Scuola Nautica?

¹⁵² All'evento fu dedicato un ampio reportage sulla rivista "Fiamme Gialle, quindicinale della Legione Allievi R. Guardia di Finanza", n. 14-15 del 1° agosto 1928.

¹⁵³ Circolare n. 2039 – Ser. Nav. pubblicata sul F.O. n. 2 del Comando Generale R. Guardia di Finanza in data 14 gennaio 1928.

A raccontare l'evento fu lo stesso Vittorio G. Rossi, nell'ambito di un articolo pubblicato sulla già citata rivista dei Finanziari.

Da tale articolo apprendiamo, quindi, che la festa si tenne presso la Caserma "Principe di Piemonte", ove nella Piazza d'Armi "Nazario Sauro" fu schierato il battaglione allievi, composto da personale di terra e di mare ed al cui comando vi era il Maggiore Alfredo Malgeri, che aveva sostituito nel frattempo il Ten. Col. Saltarelli.

Il Rossi ci ricorda che l'evento fu davvero eccezionale e che lo stesso vide la partecipazione di numerose autorità, prima fra tutte il Generale Annibale Bonomi, Comandante della locale 15^a Divisione Militare, lo stesso ufficiale che aveva più volte elogiato gli anzidetti reparti in occasione delle manovre militari, spesso organizzate in unione con il locale Comando Marittimo.

In quella precisa circostanza fu appuntata sul petto dell'Allievo Sottufficiale "mare" Salvatore Barra la Medaglia di Bronzo al Valor Civile, che il militare s'era meritato per aver tratto in salvo a Bisterza, il 18 luglio 1926, una giovane poco esperta nel nuoto che stava per annegare nelle acque del "Reka".

E sempre il Rossi documenta, quindi, il prosieguo di quella fatidica giornata, evidenziando che:

"Alle ore 14,30, vennero effettuate le regate di lance, di baleniere e di battellini da torpediniera, con due vittorie degli A.S. (lgs. allievi sottufficiali) e uno degli A.G. (lgs. allievi guardie)", per poi concludere evidenziando che:

"Durante la notte, il palazzo della Scuola, fu illuminato; e sul terrazzo venne attivato un proiettore navale che illuminò le acque e le vie prospicienti della Scuola"¹⁵⁴.

¹⁵⁴ Vittorio G. Rossi, "Alla Scuola Nautica di Pola", in "Fiamme Gialle...", n. 14-15 del 1° agosto 1928, pag. 7.

Con il trasferimento presso l'hotel "*Riviera*", alla Scuola fu aggregata anche la Compagnia Allievi Sottufficiali di mare, che per ovvie ragioni pratiche non poteva certo operare più nella lontanissima Caserta.

Il corso per Allievi Sottobrigadieri "mare" aveva allora la durata di nove mesi, attraverso un approfondito programma di studi professionali, sia riguardo a materie tributarie e fiscali, sia in campo militare che marinaresco. Il medesimo – lo ricordiamo – era riservato agli appuntati e alle guardie in possesso di particolari requisiti, i quali ovviamente avevano superato un apposito esame.

Presso la Scuola furono, quindi, organizzati ben tre corsi l'anno: uno di nove mesi per gli allievi sottufficiali, come si è appena ricordato; uno di sei mesi per allievi guardie, con arruolamento bimestrale; uno complementare speciale di tre mesi (per il Comando di unità costiere, conduttori di macchine marine, elettricisti), un tempo materia per la citata "Scuola Specialisti" di Trieste.

Per le altre categorie, quali motoristi navali e radiotelegrafisti, rimaneva la competenza delle rispettive Scuole C.R.E.M. della Regia Marina, alcune delle quali, come s'è detto, già presenti nella stessa Pola.

Un aspetto particolare fu, infine, quello legato al completamento dell'addestramento di quegli ufficiali destinati al comando della "Stazioni Naviglio", ai quali doveva essere impartito il necessario insegnamento teorico-pratico, fattore indispensabile onde assicurare la corretta esecuzione dei propri compiti istituzionali, soprattutto quando destinati nei reparti maggiormente impegnati nella repressione del contrabbando marittimo.

Dall'hotel "*Riviera*" gli allievi uscivano, quasi ogni giorno, per eseguire le cosiddette "*esercitazioni a mare largo*", che si svolgevano nelle acque antistanti il bellissimo porto naturale.

I natanti del Corpo si dirigevano così verso le isole di Brioni, nel canale di Fasana, ove fra l'altro, su di un apposito scoglio, venivano eseguiti i tiri con le bombe a mano e le mitragliere. Le esercitazioni prevedevano l'uso delle lance a remi, di quelle a vela e dei vari rimorchiatori e vedette, con le quali si navigava in direzione delle varie isole del Quarnaro (Unie, Lussino, Sànsego) e persino in direzione di Fiume.

Ma ora ritorniamo al nostro Vittorio G. Rossi ed al suo ruolo decisivo nell'ambito della vita della Scuola Nautica. Sportivo e uomo di cultura, amante di tutte le manifestazioni artistiche, l'ufficiale promosse numerose competizioni sportive ma anche numerosi eventi teatrali.

Il ruolo che il Capitano Rossi svolse nell'ambito degli sport, prevalentemente marittimi, fu particolarmente determinante, soprattutto se consideriamo il fatto che egli cercò in tutti i modi di infonderne i valori sia fra i suoi allievi, che nel quadro istruttori.

Furono ovviamente preferiti, come si diceva, gli sport nautici, i quali, nel far bene al fisico degli allievi, ne aumentavano la bravura marinaresca. A partire dallo stesso 1927, la Scuola partecipò, quindi, alle varie regate militari, armando pesanti lance a dieci remi.

Le squadre dei finanzieri di mare dovettero competere però con le agguerrite squadre della Regia Marina (Deposito e Gruppo Scuole C.R.E.M. e Battaglione San Marco), a loro volta scelte fra le diverse migliaia di allievi e marinai che gravitavano nella zona di Pola.

Ciò nonostante, molte furono le edizioni vinte dalla Scuola Nautica del Corpo, indice dell'elevata preparazione che l'Istituto aveva raggiunto in breve tempo, ma soprattutto dell'abilissima procedura del reclutamento del relativo

personale, proveniente dalle più affermate marinerie italiane, dalla Sicilia alla stessa Istria.

L'eco della magistrale vittoria che la Scuola conseguì nel 1929 raggiunse anche il Comando Generale, che concesse al Rossi l'ennesimo Encomio Semplice. Eccone la motivazione:

“Comandante della Scuola Nautica di Pola dimostrava alta capacità di educatore e rivolgeva entusiasta attività per l'addestramento del personale dipendente, il quale in difficili gare svolte in competizione con la R. Marina riusciva a vincere numerosi primi premi”.

Riguardo al teatro, invece, osserviamo che la prima esibizione della compagnia teatrale della Scuola Nautica, diretta dal Tenente Filippo Linares, si tenne il 5 luglio dello stesso 1928, in occasione della Festa del Corpo, di cui s'è già trattato in precedenza.

In tale circostanza gli allievi della Scuola misero in scena il bozzetto drammatico *“Latin sangue gentile”*, scritto dal Capitano Pasquale Tutoli e dedicato all'eterno contrasto tra Italiani ed Austriaci in un episodio di redenzione nazionale.

Ed era stato proprio agli inizi di tale anno che era giunta finalmente a Pola, al comando di uno dei più valenti Sottufficiali del “ramo mare”, un autentico “Lupo di Mare”, il Maresciallo ordinario “mare” Francesco Giubilo¹⁵⁵, anche la gloriosa *“Nave Zara”*, di cui avevamo fatto cenno in precedenza.

¹⁵⁵ Francesco Giubilo era nato ad Augusta (Siracusa) il 14 novembre 1896. Arruolatosi allievo guardia mare presso il Distaccamento di Peschiera del Garda il 15 dicembre 1914, percorse nel Corpo una lusinghiera carriera, peraltro prendendo anche parte alla “Grande Guerra”, combattendo su vari fronti, compresa l'Albania. In servizio a Trieste sin dal 18 giugno 1919, il Giubilo aveva fatto parte della gloriosa “Flottiglia Costiera”, presso la quale operò sino al 31 gennaio 1924, per poi ritornarci a più riprese. Dopo vari trasferimenti, neo promosso Maresciallo ordinario, egli fece infatti ritorno a Trieste, presso la cui “Stazione Naviglio” fu imbarcato per l'appunto sulla nave “Zara” il 1° febbraio del 1927. Il 31 marzo dello stesso anno contrasse matrimonio con la signorina Giulia Covach, nativa della stessa città giuliana. Fu, l'anno dopo, destinato alla Scuola Nautica di Pola, città ove nacquero i figli Iolanda e Giuseppe. Ne fu trasferito il 1° maggio 1932. Dopo un breve periodo trascorso presso la Legione di Bari, il 1° novembre 1933 riprese servizio a bordo della gloriosa “Nave Turba”, ove rimase sino alla mobilitazione del giugno 1940. Promosso Aiutante di Battaglia “per merito di guerra”, il Giubilo fu catturato a Trieste, dai tedeschi, il 18 novembre 1943, e quindi deportato presso il famigerato campo di Dachau. Rimpatriato il 28 maggio 1945,

Ancora nel 1937, la nave risulta far parte organica della “Squadriglia di Trieste Esterna”, dipendente dalla locale Stazione Naviglio, trovandosi sempre al comando del Maresciallo Maggiore Francesco Giubilo, con un equipaggio composto da 11 uomini, fra Sottufficiali e Truppa.

Come spesso accade nella vita dei militari, anche per Vittorio G. Rossi alle gioie fecero seguito talune incomprensioni e momenti poco felici. Affettuoso con tutti i suoi uomini, Vittorio Rossi difese il suo personale in ogni circostanza, assumendosi spesso anche talune responsabilità che non gli competevano.

Nello stesso 1928, ad esempio, si guadagnò ben cinque giorni di arresti semplici per aver dichiarato un suo giovane Sotto Tenente *“idoneo all'avanzamento ad anzianità”*, pur sapendo che sull'ufficiale era in corso un giudizio disciplinare per una lieve mancanza riguardo alla condotta privata.

Ciò nonostante, fu sempre notevole la cura che egli pose sul benessere del personale, al quale riservò costantemente grande considerazione ed affetto.

La sua condotta in favore dei dipendenti gli valse, quindi, anche qualche noia, come nel caso dell'acquisto di stoviglie e materiali vari da destinare ad uso della mensa degli allievi sottufficiali, disposto senza l'approvazione dei preventivi, che invano aveva atteso dalla Legione Allievi sin dall'anno precedente.

Oltre all'ovvia punizione disciplinare per il *“Direttore”*, nell'autunno 1929, la Scuola fu anche oggetto di un'ispezione amministrativa, eseguita personalmente a Pola dal Generale B. Carlo Roggero, allora *“Generale del Regio Esercito a Disposizione”*, l'equivalente dell'odierno U.G.A. (Ufficio del Generale Addetto).

proseguì la sua carriera nel Corpo, culminata il 15 settembre 1946, con il collocamento a riposo, peraltro dopo aver prestato servizio, quale Ispettore Capo, presso la Divisione Fiscale della Polizia Civile della Venezia Giulia. Il 26 febbraio del 1949 fu promosso Sotto Tenente di complemento.

Al termine dell'ispezione, il Generale Roggero sottoscrisse un rapporto informativo a carico del Capitano Rossi, nel quale, fra gli altri lusinghieri apprezzamenti, si legge:

“...il sottoscritto, con soddisfazione, ha potuto constatare che il Capitano Rossi Sig. Vittorio, Comandante della Scuola medesima, con competenza e zelo ha assolto le funzioni amministrative a lui affidate dalle norme in vigore e le spese nei limiti delle autorizzazioni ricevute. Il predetto ufficiale cura in particolar modo il benessere materiale e morale dei propri dipendenti che, oltre a riconoscere in lui le doti di un perfetto Comandante, per la tecnica marinaresca, apprezzano altresì le sue buone qualità di amministratore della Scuola”¹⁵⁶.

Altro lusinghiero apprezzamento nei riguardi del Capitano Rossi e della sua Scuola Nautica fu riportato dal giornale *“Il Finanziere”*, nel numero del 25 novembre 1929, in occasione del trasferimento del Capitano di Vascello Giorgio Capanelli¹⁵⁷.

Nel ripercorre le tappe più significative del delicato incarico ricoperto dall'ufficiale di Marina presso il Comando Generale, il giornale aggiunse:

“Non vi è chi non sappia apprezzare il grande valore morale e materiale dell'istituzione di una scuola nautica per l'addestramento del personale del ramo mare, perché essa risponde ad un bisogno intuitivo ed elementare, e basterà quindi solo affermare ch'essa, in breve sorta ed in breve messa in perfetta efficienza per la ferma volontà di chi l'intuì e la creò, è un istinto senza del quale non si potrebbe oggi pensare seriamente ad un servizio marittimo del Corpo.

Dalla Scuola escono ora perfetti marinai adusati a tutti i rischi e disagi della vita del mare, capaci di affrontare in ogni contingenza con la stessa decisione e

¹⁵⁶ Rapporto Informativo in data 1° gennaio 1930 a firma del Generale Carlo Roggero. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

¹⁵⁷ Il Comandante Giorgio Capanelli lasciò il Comando Generale del Corpo, ove era giunto nel marzo 1926, per assumere il comando della prestigiosa Regia nave “Andra Doria”.

prontezza con la quale i loro colleghi in grigio-verde affrontano i perversi elementi della natura sulle montagne impervie dei confini”.

Il fatidico anno 1929, così denso di novità per il Corpo soprattutto dal punto di vista operativo (il 7 gennaio '29 fu, infatti, emanata una delle più importanti leggi che conferirono al Corpo ampi poteri in materia tributaria), consentì al nostro Vittorio G. Rossi di coronare un suo antico sogno: la pubblicazione di un libro.

Edito a cavallo fra il '29 ed '30, uscì, per i tipi della Casa Editrice Alpes di Milano, il notissimo *“Le streghe di mare”*, dedicato alle vicende dei MAS in Adriatico durante la 1^a guerra mondiale.

Il libro consentì al Rossi di farsi conoscere sia dal vasto pubblico, sia dallo stesso Corpo d'appartenenza, soprattutto grazie agli articoli apparsi sulla rivista *“Il Finanziere”*.

In uno di essi, firmato dell'Aiutante di Battaglia Natale Candia (grande uomo di mare, oltre che Comandante della R. Vedetta *“Antilope”* della Stazione Naviglio di Trieste, amico personale e dipendente del Rossi nei suoi primi anni di comando), si legge:

“...egli lo ha creato con una grande e colorita immaginazione, narrando con stile rapido, sobrio e con chiarezza cristallina i fatti più salienti del valore marinaro italiano, intessendo il racconto di ricchi episodi che affasciano il lettore, il quale si sente trasportato da una forza simpatica e bella sugli agili scafi dei <<Mas>>, con i loro Comandanti, marinari, motori, armi. Gli par quasi di essere a bordo e prendere viva parte alla vita che vi si svolge più come attore che come spettatore...”¹⁵⁸.

¹⁵⁸ L'articolo fu pubblicato sul numero di gennaio 1930 del giornale *“Il Finanziere”*.

In un altro pezzo, pubblicato alcuni anni dopo da Silvio Stella, altro scrittore con le Fiamme Gialle sul bavero, le raccolte *“Le Streghe di Mare”* furono così definite:

“... furono, sono e saranno le glorie dell’Italia marinara e di quegli eroi che la crearono d’un subito con pensier profondo di Lissa – vecchia storia – e che suggellarono con marchio eccezionale la grande Vittoria sul nemico intrepido e resistente imponendosi come uomini di migliore razza.

E per cantare la folta schiera dei leggendari eroi, Rossi s’è tornato ad imbarcare sul Mas preferito e naviga e scruta e digrina i denti e sorride come se poggiasse ancora la mano sull’omero dell’uomo di Pola italiana.

*E scrive e parla alla salsedine brezza del mare nostro con la parola forgiatasi in quegli scafi celerissimi, con spontanea nervosità perché nemmeno la solitudine dell’alto mare quietava il suo spirito, nemmeno quando sorridendo e voltando pagina **fissa Pola e la Scuola sua**”¹⁵⁹.*

A favorirne la diffusione nel Corpo fu lo stesso autore, il quale donò al Comando Generale alcune copie, con la preghiera di volerle diffondere ad altrettante Brigate di frontiera: *“...in segno di omaggio dei finanzieri del mare a quelli dell’Alpe”*, come riporta la lettera che il Comandante Generale Di Benedetto indirizzò ai Comandi di Legione di Torino, Trento, Udine e Trieste¹⁶⁰.

Altre copie furono acquistate dallo stesso Comando Generale e successivamente donate alle biblioteche di numerose Compagnie territoriali.

¹⁵⁹ Silvio Stella, *“Le <<Streghe di Mare>> e <<Tassoni>> di V.G. Rossi”*, in *“Il Finanziere”* del 9 novembre 1936.

¹⁶⁰ Lettera prot. n. 32711 in data 3 giugno 1930. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, *“Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”*.

L'evento culturale, per il quale l'autore aveva espressamente chiesto al Generale Roggero di non farne menzione nei documenti ufficiali¹⁶¹, valse al Rossi, che nel frattempo aveva iniziato a firmarsi con l'aggiunta della misteriosa "G" di Giambattista¹⁶², un Encomio Semplice del Comandante Generale. Questa è la motivazione:

"Dando prova di elevato spirito, di profonda cultura e di elevate qualità letterarie ed artistiche dava alle stampe una raccolta di bozzetti molto lodati dalla critica, portando un alto contributo alla letteratura educativa e titolo di vanto per il Corpo".

Nel comunicare al Comando della Legione Allievi l'avvenuta concessione della ricompensa, il Generale Di Benedetto evidenziò:

"Il Capitano Rossi Sig. Vittorio, Comandante della Scuola Nautica di Pola, valorizzando le sue cognizioni marinesche e confermando la sua bella cultura ha scritto un libro "Streghe del mare" il quale, mentre onorando lui onora il Corpo, è un'affermazione di perizia e di entusiasmo cui plaudo vivamente e che premio..."¹⁶³.

Come è noto, la raccolta *"Le Streghe di Mare"* fu dal Rossi dedicato a Donna Flora Mosconi (nata Di Segni), moglie del Ministro delle Finanze, Antonio Mosconi, la quale, come testimonia la lettera inedita indirizzata al Generale Roggero: *"...non solo ha gradito ma ha (glie ne faccio confidenza) desiderato la dedica medesima"*.

¹⁶¹ In una lettera inedita del 31 dicembre 1929, Vittorio G. Rossi pregò appunto il Generale Roggero di non far cenno del libro né dell'offerta, poiché: *"...desidero che l'offerta medesima non sia interpretata come una reclame al libro e a me"*. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, "Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista".

¹⁶² Secondo alcune affermazioni Enciclopedie la "G" che faceva seguito al nome di Vittorio equivaleva al nome di Giuseppe, che invece era quello del padre.

¹⁶³ Nota prot. n. 33844 in data 9 giugno 1930. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, "Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista".

In ogni caso, la recente gloria letteraria non distrasse l'ufficiale dalla sua missione operativa.

Nell'estate dello stesso fatidico anno, il Comandante Rossi, coadiuvato dagli ufficiali di Marina Moroni e Timon e da quelli di Finanza Peluso, Galante e Damanti, organizzò quattro crociere a vela, eseguite dagli allievi della Scuola Nautica a bordo di tre imbarcazioni, nei tratti Pola – Fiume e ritorno, Pola – Trieste e ritorno, Pola – Aquileia e ritorno, Pola – Ravenna e ritorno (con due traversate dirette dell'Adriatico), percorrendo complessivamente oltre 630 miglia.

Al termine delle medesime, Vittorio G. Rossi inoltrò al Capo Ufficio del Servizio Naviglio del Comando Generale, Capitano di Vascello S. Gambardella, le relative relazioni.

Poste in visione al Generale Di Benedetto, questi indirizzò al Rossi una vibrante lettera di ringraziamento nella quale evidenziò:

“Il modo nel quale le crociere si sono svolte ed il contegno tenuto dalla gente stanno a dimostrare l'amorosa cura e lo zelo spiegato da V. S. e dai suoi collaboratori nell'addestramento tecnico e nella formazione dello spirito marinaresco degli allievi. Mi è grato pertanto esprimere alla S.V. ed a tutti i dipendenti istruttori il mio personale compiacimento”¹⁶⁴.

Come tutte le cose della vita, anche la stupenda esperienza di Comandante della Scuola Nautica di Pola si avviò a conclusione. In tale contesto, il Capitano Vittorio G. Rossi, nella primavera del 1931 fu messo a disposizione del Ministero degli Esteri per una missione fuori dal territorio nazionale, della quale peraltro non se ne conoscono ulteriori particolari.

¹⁶⁴ Nota prot. n. 34680/S.N. in data 30 giugno 1930. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

L'opera del Capitano Rossi al comando della Scuola di Pola non fu certo dimenticata dai superiori gerarchici. È del 9 ottobre 1931 la concessione di un Encomio Semplice che il Comandante Generale sottoscrisse in favore dell'ufficiale, con la seguente, importante motivazione:

“Primo comandante della Scuola Nautica di Pola, dopo averla saldamente consolidata nella sua organizzazione tecnica, didattica e disciplinare, ne reggeva le sorti per oltre quattro anni, costantemente migliorandola talmente da fornire equipaggi ben preparati per le unità del Naviglio del Corpo e da conseguire numerose affermazioni nel campo del servizio ed in quelli militare, nautico e sportivo”.

Alla ricompensa fecero eco le note caratteristiche, stilate il 7 dicembre 1931 dall'allora Comandante della Legione Allievi. Il Colonnello Guido del Buono scrisse così del Rossi:

“Nella organizzazione nel Comando della Scuola Nautica, seppe assolvere gli incarichi che gli erano affidati con spiccata competenza tecnico-marinaresca e con vasta visione degli scopi da conseguire, si dà rispondere a pieno alle aspettative del Comando Generale”.

Al suo posto fu designato, sempre quale “Direttore” della Scuola Nautica, il Capitano Quirino Giombini, che la guiderà sino ai primi del 1934.

Nel corso del 1934, dopo la soppressione del Battaglione Allievi di Verona, intervenuta per effetto di una disposizione del 23 dicembre 1933 (nel 1929 era stata, invece, la volta di quello storico di Maddaloni), ebbe fine anche l'esperienza addestrativa del bel Battaglione di Pola, sciolto in conseguenza dell'ennesima riorganizzazione interna della Legione Allievi.

Da quel momento in avanti, nella stupenda città dell'Istria italiana, oltre al locale Comando di Circolo (con annessi reparti dipendenti, Compagnie, Tenenze

e Brigate), rimarrà la sola Regia Scuola Nautica, chiamata a sostenere il proprio, fondamentale ruolo per quasi un altro decennio.

Dagli inizi del 1934 all'aprile del 1937, la Scuola fu diretta dal "Comandante" (nel '34 era stata, infatti, abolita la carica di "Direttore") Maggiore Defendente Bonfanti, sostituito, il 1° di maggio dal parigrado Silvestrino Lioni, che la guiderà sino al 31 luglio del '40.

L'organico della Scuola si componeva di 3 ufficiali del Corpo (Cap. Sebastiano Scirè e Tenenti Mariano Russo e Antonio Punzo), di 2 ufficiali del C.R.E.M., di 28 militari del Corpo "specialisti" (fra Sottufficiali e Truppa) e da 8 militari di truppa "non specialisti".

Nello stesso contesto temporale, oltre alla "Turba", rimasta in carico alla "Squadriglia" di Trieste Esterne, fra i mezzi nautici messi a disposizione della Scuola, operanti nella c.d. "Squadriglia di Istruzione", troviamo anche il rimorchiatore "R. 5", comandato dal Brigadiere mare Camillo Gibaldi, con due uomini di equipaggio; il rimorchiatore "R. 7", comandato dal Brigadiere mare Salvatore Filomeno e la motolancia "M.L. 37", di cui era responsabile l'Appuntato mare Vittorio Nordio, e sempre con due uomini di equipaggio.

In previsione dell'ingresso dell'Italia nel 2° conflitto mondiale, anche la Scuola Nautica di Pola verrà interessata dai complicati programmi della c.d. "mobilitazione generale", tant'è che, come ricorda il Generale Meccariello:

"A Pola, la Scuola Nautica – unità a livello battaglione dipendente dalla Legione Allievi di Roma – era inserita nel progetto di difesa della piazza militare marittima..."¹⁶⁵, non mancando di aggiungere anche che la gloriosa "Nave Turba", che sino a quel momento aveva provveduto alle funzioni di nave-scuola per gli allievi "di mare", verrà destinata, assieme ad altre unità del Servizio

¹⁶⁵ Pierpaolo Meccariello, *"La Guardia di Finanza sul confine orientale..."*, op. cit., 137.

Navale del Corpo (e sempre al comando del Maresciallo Maggiore Giubilo), alla vigilanza del settore “alto Adriatico”, così come stabilito dallo Stato Maggiore della Regia Marina¹⁶⁶.

Dal 1° novembre del 1940, la Scuola Nautica rispose agli ordini del Maggiore Corradino Giummo, sostituito in tale incarico dal parigrado Federico Giongo, che ne assunse il comando il 1° dicembre del '42.

Del periodo bellico, l'unica notizia degna di nota che ci pare opportuno ricordare è legata alla “Festa del Corpo” che fu celebrata presso la sede della Scuola Nautica il 5 luglio 1942 e che fu occasione per inaugurare la cappelletta dedicata alla Madonna del Mare, così come aveva fatto la Regia Marina, anni prima, presso la caserma “*Principe di Piemonte*”.

La piccola cappella era stata eretta dagli stessi allievi della Scuola, in particolare dal finanziere mare Stefano Cerrito, per la parte relativa alle decorazioni ed alla muratura e dal finanziere mare Michele Oliva, per la realizzazione dei candelabri e del lampadario in ferro battuto.

La cerimonia, officiata da Mons. Raffaele Radossi, Vescovo di Pola, coadiuvato dal Cappellano della Scuola stessa (se ne sconosce il nome), fu anche l'occasione per amministrare il sacramento della Cresima a nove allievi sottufficiali.

Alla data dell'8 settembre 1943, la Scuola Nautica si trovava ancora al comando del Maggiore Federico Giongo. A lui spetterà l'arduo compito di tutelare il glorioso Istituto di formazione, ma soprattutto l'integrità del personale dipendente da quanto, di lì a poco, ne sarebbe scaturito.

¹⁶⁶Dislocata a Durazzo, fu impiegata per la scorta convogli tra l'Albania ed i porti pugliesi. Sorpresa dall'armistizio a Brindisi, fu adibita ad uso logistico, e successivamente trasferita a Salerno ed a Napoli a disposizione del Comando Navale Alleato. Nel dopoguerra fu destinata a Gaeta a disposizione della rinata Scuola Nautica, dopo essere stata completamente rimodernata e dotata di apparato motore diesel. Fu Radiata nel 1970.

All'armistizio fece seguito, infatti, l'occupazione da parte della 71^a Divisione tedesca e, dal 1° ottobre l'inclusione anche della provincia di Pola nella c.d. "Adriatisches Küsterland" (zona d'operazione del litorale Adriatico), una sorta di regione, sottratta alla Repubblica Sociale Italiana e che comprendeva anche le provincie di Udine, Gorizia, Trieste, Fiume e Lubiana, sottratta all'Italia e annessa al Reich tedesco.

La situazione che ne era derivata a Pola, dopo la faticosa data dell'8 settembre '43, ci è stata in parte ricordata dal Generale Meccariello, nell'ambito della sua importantissima pubblicazione dedicata alla presenza delle Fiamme Gialle sul confine orientale, dalla quale apprendiamo che:

"Pola fu raggiunta il 12 settembre da una colonna della 71^a proveniente da Trieste, dopo quattro giorni di <<stallo>>, durante i quali l'ordine era stato mantenuto dal comando della piazza militare marittima, anche con il concorso dei finanzieri della Scuola Nautica"¹⁶⁷.

In verità, la Scuola Nautica di Pola continuò la sua tradizionale funzione addestrativa fino al 1° gennaio 1944 (data in cui ebbe termine l'ultimo corso per nocchieri), in seguito alla quale fu sospesa l'attività addestrativa, tanto che il Maggiore Giongo, a far data dal 1° di febbraio, fu posto al comando del Locale Circolo¹⁶⁸.

La Scuola fu, quindi, per gran parte occupata dai tedeschi, che ne fecero alloggi per il personale, oltre ad allestirvi una propria infermeria presidiaria.

Dall'aprile 1944 al 2 maggio 1945 rimase, tuttavia, operante, alle dipendenze del locale Comando Compagnia, retto dall'allora Tenente Giuseppe Scotti, un "Ufficio Stralcio Scuola Nautica", che avrebbe curato le necessarie

¹⁶⁷ Ibidem, pag. 179.

¹⁶⁸ Vgs. circ. n. 14-13131 - Uff. Nav. contenuta nel Foglio d'Ordini n. 1 datato 8 aprile 1944 del Comando Generale della Guardia Repubblicana di Finanza, concernente le classifiche di specialità dei militari del ramo mare.

pratiche amministrativo-burocratiche connesse principalmente con la gestione dell'ex "*Hotel Riviera*": ufficio soppresso in seguito alla definitiva occupazione dell'Istria da parte delle truppe jugoslave¹⁶⁹, che fecero della Scuola del Corpo la base operativa dell'OZNA, come riporta la testimonianza dell'esule Bernardo Gissi, colà trasportato da Stignano d'Istria per ricevere un sommario interrogatorio, al pari di altre decine di persone poi tradotte verso il territorio Fiumano¹⁷⁰.

Fu, quello, un periodo delicatissimo vissuto anche dai pochi istruttori e guardie di mare rimaste in servizio presso l'ex "*Hotel Riviera*", e ciò anche in relazione ai frequenti tentativi di "conquista" della città da parte delle bande partigiane locali. A questo punto, vale la pena ricostruire brevemente alcune di dette vicende.

Va innanzitutto ricordato che a Pola, all'armistizio firmato dagli italiani fece immediatamente seguito il tentativo, da parte dei partigiani comunisti, di occupare la città.

L'immediato intervento dei Finanziari e dei Carabinieri fece fallire l'operazione, almeno fino all'arrivo dei tedeschi, concretizzatosi, come abbiamo appena ricordato il 12 settembre, le cui truppe procedettero immediatamente al disarmo di quelle italiane ancora presenti in città. Gli organi di polizia, ivi compresa la Guardia di Finanza, furono lasciati ai loro posti di servizio, adibiti quindi alla tutela dell'ordine pubblico.

Come emerge dagli interrogatori dei Finanziari "di mare" Michele Micunco e Michele Zonno in servizio presso la Scuola Nautica di Pola e del Finziere Candido Frammolini, appartenente, invece, alla Brigata di Fisella di Pola, alla Guardia di Finanza fu inizialmente demandata la vigilanza dei pozzi di riserva

¹⁶⁹ Vgs. relazione Ten. Giuseppe Scotti - Archivio Museo Storico Guardia di Finanza, Roma.

¹⁷⁰ L'Arena di Pola, numero 6 del 30 giugno 2009, pag. 8.

dell'acquedotto (principale obiettivo degli attentati partigiani), mentre in seguito i militari del Corpo continuarono a disimpegnare il loro tradizionale servizio d'istituto presso la Manifattura dei Tabacchi, il Cementificio e presso il Cantiere Navale "Raza".

In dette strutture, numerosi erano gli operai appartenenti alla comunità italiana, i quali, proprio grazie ai Finanziari ebbero modo di continuare il proprio lavoro, necessario soprattutto per il sostentamento delle proprie famiglie.

Nell'aprile 1945, il comandante della Compagnia della Regia Guardia di Finanza, il già citato Tenente Giuseppe Scotti, che nel frattempo aveva preso contatti sia con il C.L.N. italiano che con l'omologa organizzazione croata, ottenne da entrambi le organizzazioni patriottiche l'assicurazione che il reparto del Corpo sarebbe stato lasciato a Pola per assicurare i propri tradizionali compiti istituzionali.

Già durante l'occupazione tedesca, come s'è anticipato, i Finanziari si erano distinti in favore della popolazione locale, tutelando l'ordine pubblico, soccorrendo le vittime dei numerosi bombardamenti e, soprattutto, riuscendo ad alleviare le sofferenze di coloro che quotidianamente erano rimaste vittime delle angherie tedesche.

Con la partenza degli ultimi reparti della Wehrmacht, il 2 maggio '45, la città fu immediatamente occupata dalle truppe jugoslave, le quali consentirono, in effetti, ai Finanziari di rimanere ai loro posti. I cittadini si sentirono maggiormente protetti, anche perché in vari punti della città erano già iniziate le prime rappresaglie. Alle Fiamme Gialle fu, quindi, consentito di assicurare il servizio di sicurezza ai vari edifici pubblici della città.

La situazione rimase pressoché invariata fino al mattino del 4 maggio, allorquando si verificò un cambiamento di tendenza da parte slava. Tutto ebbe

inizio con il disarmo dei Finanziari in servizio esterno, i quali furono “invitati” a far rientro in caserma ed in seguito, verso mezzogiorno dello stesso 4 maggio, con l’occupazione della sede del comando Compagnia. Sfuggirono alla cattura 28 militari, compreso il Sotto Tenente Gino Martignon, che si trovava a Pola per gli ultimi adempimenti connessi con il suo trasferimento a Trieste.

I militari catturati, spogliati dei loro averi e persino maltrattati, unitamente al Ten. Scotti, arrestato il successivo giorno 9 maggio, furono concentrati presso “*Villa Barbarossa*” di Pola ed in seguito trasferiti nel campo di concentramento di Dignano ed adibiti a lavori pesanti.

Analoga situazione si verificò per le Brigate del Corpo di stanza a Dignano, Rovino e Fasana. Vi rimasero fino al giorno 29 maggio, allorquando gran parte di essi furono posti in libertà, assieme allo stesso Tenente Scotti. Tre Finanziari, invece, furono avviati ai campi di concentramento dell’interno, dai quali non fecero più ritorno.

Si tratta del Sotto Brigadiere “di mare” Carmelo Iudica, nato a Grammichele (CT) il 3 aprile 1914; del Finziere “mare” Giovanni Iucopilla, nato a Lisignano (Pola) il 20 febbraio 1906, e del Finziere “di terra” Edoardo Grillo, nato a Racalmuto (AG) il 14 febbraio 1918, il quale perì nei pressi di Valmazzinghi (Fiume) il 20 maggio 1945 a causa delle ferite riportate in seguito allo scoppio di una mina subacquea, mentre a bordo di un piroscafo stava per essere deportato.

Riguardo all’addestramento del personale “di mare”, durante il periodo febbraio 1944 – aprile 1945, aggiungiamo solo che gli unici riferimenti in materia ci rimandano alla Repubblica Sociale Italiana, in un contesto storico nel quale la Regia Guardia di Finanza, rimasta in servizio sotto l’occupante teutonico dopo l’8 settembre nei territori dell’Italia Centro-Settentrionale, fu ribattezzata “Guardia Repubblicana di Finanza”.

In tale ambito, gli unici corsi ai quali risulteranno ammessi anche i militari del contingente “di mare” (per l’esattezza 6 finanzieri) furono quelli di Allievo Sottufficiale, il cui primo corso, a partire dal 15 agosto 1944, si tenne presso la neo costituita Scuola Sottufficiali di Asiago, che però verrà ben presto trasferita a Brescia, ove il 2 novembre – sempre del 1944 – ebbe inizio il 2° corso, al quale furono ammessi 7 militari del medesimo contingente.

10° Capitolo

L'INEDITA ESPERIENZA DELLA "FINANCE GUARD BRANCH" E DELLA "GUARDIA DI FINANZA DEL TERRITORIO LIBERO DI TRIESTE" (1945 – 1954)

Dopo l'occupazione dell'Istria ma anche di Gorizia e Trieste da parte delle truppe jugoslave, dove per 40 giorni si susseguirono deportazioni e infoibamenti di civili e militari italiani, tra cui moltissimi finanziari, si giunse al c.d. "accordo di Belgrado" del 9 giugno 1945 con il quale gli anglo-americani respinsero la politica d'annessione delle truppe di Tito¹⁷¹.

L'esercito jugoslavo fu costretto a ritirarsi oltre la cosiddetta "Linea Morgan"¹⁷², tracciata col fine di dividere il territorio in una "Zona A" (Trieste, Gorizia e l'enclave di Pola), posta sotto il controllo del Governo Militare Alleato (GMA o AMG, Allied Military Government) e una "Zona B" (Fiume, l'Istria e gran parte dei territori delle province di Trieste e Gorizia), sotto l'amministrazione militare jugoslava (VUJA, Vojna Uprava Jugoslovenska Armije).

¹⁷¹ Per maggiori informazioni sui finanziari nella Venezia Giulia e Istria, oltre al già citato Meccariello, si rimanda a: Federico Sancimino, Michele Di Bartolomeo, "Dal primo colpo all'ultima frontiera. La Guardia di Finanza a Gorizia: una storia lunga un secolo", LEG - Gorizia, maggio 2014

¹⁷² La linea prese il nome dal generale inglese William Duthie Morgan, capo dello stato maggiore del comando supremo alleato nel Mediterraneo, guidato dal generale inglese Harold Alexander. La linea suddivideva la Venezia Giulia in due zone di occupazione militare: la zona "A" (Esercito inglese e americano), che comprendeva Gorizia, Trieste, la fascia di confine fino a Tarvisio e l'enclave di Pola; la zona "B" (Esercito jugoslavo) comprendeva i due terzi della Venezia Giulia italiana, con Fiume, quasi tutta l'Istria e le isole del Quarnaro e un'enclave nei pressi di Opacchiasella.

Il Governo Militare Alleato (GMA) emanò “l’Avviso n. 2” con il quale decretava lo scioglimento di tutti i Corpi di polizia, tra cui la Guardia di Finanza. Di lì a poco, infatti, fu creato uno speciale corpo di polizia militare: la “Venezia Giulia Police Force” (VGPF) che aveva come circoscrizione le tre aree territoriali occupate, dette “Zone”, mentre l’articolazione funzionale consisteva in sei “Divisions” (Divisioni)¹⁷³, tra cui la Fiscal Division, ripartite a sua volta in “Branches” (Sezioni specializzate). Tra queste vi era la “Finance Guard Branch”, istituita il 1° settembre 1945 alle dipendenze della Fiscal Division.

I finanzieri triestini, goriziani e polesi, orfani del loro Glorioso Corpo, furono in buona parte incorporati in questo reparto e considerati a disposizione degli Alleati. Per quanto riguardava il servizio di vigilanza marittima¹⁷⁴, che inizialmente doveva essere disimpegnato dalla Sezione di Polizia Portuale, fu poi affidato al “4° Reparto della Trieste Zone” della Finance Guard Branch, comandato dall’Aiutante di battaglia Francesco Giubilo.

In questa nuova veste, così, le “vecchie” Fiamme Gialle di mare ritrovarono dignità e prospettive per il futuro dopo le difficoltà e privazioni del precedente biennio, potendo contare su una professionalità tecnica e conoscenza dell’arte marinaresca che fu ampiamente riconosciuta dalle autorità anglo-americane.

Nel primavera del 1946, una riforma affrancò la VGPF dalla polizia militare alleata trasformandola in *Civil Police*. Nello stesso contesto fu prevista l’istituzione della “*Maritime Sub-Zone*” di Trieste che accolse i finanzieri di mare con il loro naviglio.

Per quanto riguarda la formazione dei “finanzieri americani” e, nello specifico per quelli adibiti al servizio marittimo, non è stato documentato alcun

¹⁷³ Uniform, Criminal Investigation, Fiscal, Personnel, Transportation e Quartermaster.

¹⁷⁴ Per maggiori informazioni sui finanzieri di mare di Trieste - da cui sono tratte le notizie di questo capitolo - si rimanda a: Gerardo Severino, Federico Sancimino, “Finanzieri di mare a Trieste. Dall’aquila asburgica al tricolore italiano (1829-2016)”, Itinera Progetti Editore, 2016.

corso specifico. Mentre furono effettuati diversi corsi per gli ufficiali e sottufficiali della Divisione Fiscale, come ci ricorda una bella foto conservata nella fototeca del Museo Storico del Corpo.

Nonostante l'assenza di formazione per nuove leve, i "lupi di mare" delle ex Fiamme Gialle riuscirono comunque ad assicurare il servizio di tutela fiscale in mare che aveva assunto sempre maggiore rilevanza in un teatro operativo - come quello triestino - che da un lato vedeva riprendere il traffico marittimo commerciale e dall'altro il concomitante traffico illegale di merci dovuto alla crisi post bellica e alla confinazione provvisoria del territorio.

Mentre nel resto d'Italia si proclamava la Repubblica, per la Venezia Giulia o meglio per una parte di essa, cominciarono a delinearsi le nuove sorti dopo circa un anno e mezzo di gestione anglo-americana.

Infatti, il trattato di pace di Parigi, firmato il 10 febbraio 1947, prevedeva per l'Italia consistenti perdite territoriali con la cessione alla Jugoslavia di circa 8.000 kmq del proprio territorio.

Rispetto ai confini italo-jugoslavi anteguerra, l'Italia doveva abbandonare Zara, le isole di Lagosta e Pelagosa, Fiume e l'Istria compresa la città di Pola che vide tramontare definitivamente la seppur remota possibilità di aggregazione all'Italia, chiudendo anche con lo stato di diritto dopo quello di fatto, la storia della gloriosa Scuola Nautica del Corpo.

L'ultima incognita geopolitica del dopoguerra rimase il territorio di Trieste, per la quale fu stabilito lo status di Territorio Libero diviso in una Zona "A", che rimaneva sotto l'amministrazione del Governo Militare Alleato e una Zona "B" (parte dell'Istria sloveno croata), sotto quella jugoslava.

Nel biennio 1947-1949 rimase inalterata l'attività della Finance Guard Branch, almeno fino all'Ordine Permanente n. 275 del 15 luglio 1949, ma con

decorrenza 1° luglio, quando la Divisione Fiscale si dotò di una vera e propria *“Maritime Branch”* che ereditò le 5 imbarcazioni della Maritime Sub-Zone della Finance Guard Branch e assunse tutte le funzioni e i servizi, precedentemente devoluti alla responsabilità della stessa Divisione e della Zona Portuale e Ferroviaria.

Il personale di questi reparti che assolveva i servizi marittimi fu trasferito al Quartier Generale della Divisione Fiscale - Sezione Marittima che ebbe così una forza organica pari a 3 tra Ispettor e Vice-Ispettori, 8 Sergenti di 1ª Classe, 25 Sergenti di 2ª e 3ª Classe, 28 Caporali e 286 Guardie.

La nuova Sezione operò - sotto quelle insegne - ancora per qualche mese. Infatti, ai primi di ottobre 1949, il Direttore degli Affari Civili Clyde Eddleman, su proposta del Vice Direttore della Direzione Finanza Lieutenant Colonel J. Osmon, incaricò il Col. Richardson e i Lt. Col. Bartlett e Battensby, Capi dei Dipartimenti di Sicurezza, Interni e Finanza, di concordare e attuare le modalità tecniche, amministrative e logistiche per la separazione della Sezione Fiscale dalla Polizia Civile e la concomitante abolizione della Fiscal Division¹⁷⁵.

I progetti di trasformazione amministrativa si concretizzarono il 16 dicembre 1949, con l'emanazione dell'ordine di servizio n. 230 del Quartier Generale del Governo Militare Alleato che sopprime la Fiscal Division, non senza difficoltà e resistenze della stessa Civil Police che non voleva perdere una così importante aliquota della propria struttura.

Il personale (circa un migliaio di uomini) e i compiti della Divisione furono ereditati a decorrere dal 1° gennaio 1950 dal *“Corp of Finance Guards”* ossia il *“Corpo della Guardie di Finanza del Territorio Libero di Trieste”*, posto alle dipendenze del Dipartimento di Finanza del GMA, comandato dal Col. Battensby

¹⁷⁵ Vittorio Leschi, "Le Milizie Triestine. Secoli XVIII, XIX, XX", Edizioni della Laguna, 2006, pp. 539-540 e 571.

e che stabilì Quartier Generale presso la storica caserma “A. Postiglioni”, sul molo Fratelli Bandiera.

I finanzieri di mare “triestini” armarono la “Sezione Naviglio”, dipendente dal “Nucleo Frontiera Marittima” del Corpo, grazie ad un motoscafo e 6 motolance: “M.L. 2”, “M.L. 3”, “M.L. 4”, “M.L. 5”, “M.L. 6” ed “M.L.7”.

Con queste imbarcazioni operarono esclusivamente nel ristretto specchio d’acqua del Golfo disimpegnando la perlustrazione con le unità di piccolo tonnellaggio quali erano le motolance.

Ciò non implicò di trascurare le cognizioni e gli accorgimenti essenziali per il pilotaggio d’alto mare. Per tale motivo e per consentire al personale navigante d’ottenere un diploma con tutti i “crismi della legalità” fu organizzato, condotto e concluso il primo “Corso di perfezionamento per Capi-barca”, iniziato il 2 gennaio 1954 e della durata di tre mesi.

Il corso prevedeva lo studio di varie discipline: dall’astronomia alla soluzione dei principali problemi della navigazione piana, dal calcolo della rotta alle manovre pratiche con piccoli navi di vario tipo, dalla meteorologia ai vari regolamenti relativi alla manovra e alle norme per evitare abbordi in mare.

Fu frequentato da alcuni appartenenti al Corpo del ramo mare che, continuando comunque ad espletare il normale servizio quotidiano, furono tutti ammessi agli esami finali del 30 marzo 1954, davanti alla Commissione tecnica della locale Capitaneria di Porto che li dichiarò tutti abili consegnando loro il relativo brevetto¹⁷⁶.

L’ottima esperienza venne ripetuta appena tre mesi dopo, quando il 1° aprile prese il via un secondo corso di “abilitazione per Capi-barca” e uno per

¹⁷⁶ Articolo “Concluso il I° corso per Capi-barca” su “Fiamme Gialle di Trieste” anno V, n. 48 del 1° maggio 1954.

“Motoristi”, che nei giorni 19 e 24 giugno vide l’abilitazione, rispettivamente per le due specialità, di tre e cinque appartenenti al Corpo¹⁷⁷.

Tutto ciò avveniva durante la crisi internazionale più grave vissuta dall’Italia nel dopoguerra che si concluse il successivo 5 ottobre con la sottoscrizione del c.d. “Memorandum di Londra”, dopo un anno di tensioni dovute all’annuncio degli Alleati nel maggio ‘53 di voler abbandonare la Zona “A” del TLT lasciandola all’Italia.

L’intesa prevedeva il passaggio della Zona “A” all’Italia e della Zona “B” (ampliata con alcuni territori della Zona “A”) alla Jugoslavia a decorrere dal 26 ottobre, ma i due governi comunque non vollero rinunciare definitivamente ai territori che l’altra parte aveva annesso e decisero quindi di dare a questo trattato una valenza provvisoria.

Fatto sta che il passaggio di poteri tra Alleati e autorità italiane si concretizzò di fatto già all’alba del 26, quando tra le truppe che entrarono a Trieste c’era anche una compagnia della Guardia di Finanza italiana che giunse alla caserma “Postiglioni”, dove fu accolta da un plotone in armi delle Fiamme Gialle del TLT che gli rese gli onori al comando del Ten. Col. Aldo Duce.

Quindici giorni dopo, i due organismi della Guardia di Finanza, l’italiano e il triestino, costituirono il Gruppo Autonomo della Guardia di Finanza di Trieste che perdurò fino al 2 dicembre 1954 quando i componenti della Finanza del TLT furono reintegrati appieno nel Corpo italiano.

Si concluse, così, anche questa inedita esperienza per i finanzieri triestini, per quasi dieci anni rimasti nell’alveo di un’amministrazione straniera, che beneficiò delle tradizioni e delle professionalità delle Fiamme Gialle di mare

¹⁷⁷ Articolo “Capibarca e motoristi abilitati” su “Fiamme Gialle di Trieste” anno V, n. 50 del 6 luglio 1954.

forgiate - come abbiamo raccontato nei capitoli precedenti - a tutte le latitudini della Penisola.

11° Capitolo

LA SCUOLA NAUTICA A GAETA

(1948 – 2018)

“A partire dal 9 gennaio c.a. inizierà il suo funzionamento a Gaeta, nella Caserma Mazzini ceduta in temporaneo uso dal Ministero della Difesa – Esercito, la Scuola Nautica del Corpo”.

Fu questo il contenuto della disposizione¹⁷⁸ con la quale, agli inizi del 1948, il Comando Generale della Guardia di Finanza, al termine di una complessa e articolata ricerca, fissò a Gaeta la “sede temporanea” della Scuola Nautica, e ciò dopo la soppressione di quella di Pola, in Istria, dove l'Istituto era sorto nel lontano 1926 e dove, come abbiamo prima ricordato, aveva proseguito operato sino al 1° gennaio 1944.

Come fu ricordato anni orsono in altro contributo storico, realizzato in occasione dei 50 anni di presenza della Scuola a Gaeta¹⁷⁹, la scelta di stabilire nella cittadina laziale la sede dell'importante Istituto di formazione per i finanziari mare non fu, come è facile intuire, di semplice soluzione.

A complicare il tutto era sicuramente la grave situazione logistica in cui versavano gran parte delle Forze Armate italiane, a partire dall'estate del '45,

¹⁷⁸ Trattasi della circolare n. 4-116944 - Uff. Nav. riportata nel Foglio d'Ordini n. 1 del 7 gennaio 1948, Comando Generale della Guardia di Finanza.

¹⁷⁹ Virgilio Giusti – Gerardo Severino, *“Sul mare è la mia vita. I cinquant'anni di presenza della Scuola Nautica a Gaeta”*, in *“Il Finanziere”*, numero di marzo 1998, pagg. 20/23.

oltre naturalmente alla carenza di fondi di bilancio, necessari per la ristrutturazione di quegli immobili demaniali maggiormente danneggiati dagli effetti della guerra.

Per tali motivi dovettero trascorrere tre lunghi anni, prima di adottare una soluzione più o meno definitiva. In tale periodo, però, l'esigenza di istruire il personale della Guardia di Finanza di mare non poteva ovviamente essere subordinata a quella di ricostruire la Scuola.

A tale scopo, il 27 ottobre dello stesso 1945, presso il I Battaglione della Legione Allievi, all'epoca avente sede nell'attuale caserma "Piave", a Roma, fu dato il via all'addestramento dei primi finanzieri mare arruolati dopo la fine della 2ª guerra mondiale, costituendo una apposita "Compagnia Allievi Mare".

Il corso d'istruzione, la cui durata in quel periodo era fissata in sei mesi, venne svolto solo per i primi tre mesi a Roma, mentre per i rimanenti tre, inevitabilmente, dovette essere disposta l'assegnazione degli allievi presso alcune Stazioni Navali, ove fu completato il tirocinio pratico - a seconda della categoria d'impiego - al termine del quale ai neo-arruolati venne conferita la promozione a finanziere.

Questo, almeno fino a quando non fu possibile concentrare lo sforzo addestrativo in un'unica sede. Ciò, in realtà, avvenne anche per i corsi successivi e comunque fino al 1948. Fra le Stazioni Navali delegate a tale funzione vi furono quella di Bari, che nella cittadina di Mola allestì, al comando del Sotto Brigadiere Rosario Lamberto¹⁸⁰, una piccola "Scuola" per gli allievi nocchieri, quella di

¹⁸⁰ Il Sottufficiale era molto noto nel Corpo per essersi distinto, dopo l'armistizio del 1943, in una pericolosa missione grazie alla quale la Squadriglia Navale di Durazzo riuscì a rientrare in Patria. Il Lamberto, infatti: "... riuscì a mettere in mare, verso la fine di settembre, una lancia a remi sulla quale presero imbarco 24 finanzieri al comando del Sotto Brigadiere, i quali, sfuggendo alla vigilanza tedesca, riuscirono a raggiungere Brindisi l'1 ottobre". Tratto da Pierpaolo Meccariello, "Finanza di Mare...", op. cit., pag.131.

Napoli, delegata per i corsi fuochisti e quella di Palermo, per altre categorie d'impiego.

Dalla fine della guerra, dunque, molti furono i progetti e le proposte per far rivivere la Scuola nelle varie località dove, di volta in volta, veniva individuato qualche immobile più o meno idoneo allo scopo. La primaria idea fu quella di stabilire la Scuola Nautica a Messina, trovando sistemazione nel Palazzo della Libertà, ex Casa del Littorio, temporaneamente occupato dall'Ufficio Tecnico Erariale.

A tal riguardo, il quotidiano *“La Sicilia”*, nel numero del 12 ottobre 1946, riportò la seguente notizia:

“L'istituzione della Scuola Nautica della Guardia di Finanza a Messina si avvia alla fase conclusiva. Il giorno 15, infatti, giungeranno a tale scopo a Messina l'Ammiraglio Malusardi e il Capitano Canali, del Comando Generale della Guardia di Finanza, con un Ispettore Generale del Catasto. Il giorno successivo avrà luogo una riunione in Prefettura, relativamente alla sistemazione della sede della Scuola”. In realtà il tentativo andò a vuoto, per l'indisponibilità da parte dell'UTE a rinunciare all'immobile”.

Agli inizi del 1947 fu poi ipotizzata la possibilità di creare l'Istituto a La Spezia, in alcuni immobili di pertinenza della Marina Militare, come evidenziò un trafiletto pubblicato dal *“Secolo XIX”*¹⁸¹ di Genova e ripreso da *“Il Monitore del Finanziere”* nel numero del 10 febbraio '47.

¹⁸¹ Il quotidiano genovese esordì con la seguente notizia: *“Presso il Ministero della Marina sono in corso conversazioni per il trasferimento della Scuola Nautica della Guardia di Finanza da Pola a La Spezia. Il Ministro della Marina ha promesso alle Autorità della Guardia di Finanza di creare a La Spezia i locali necessari a ospitare i 600 allievi della Scuola Nautica della Guardia di Finanza con tutte le attrezzature relative ai corsi di istruzione che vi si dovrebbero tenere”.*

Anche in tale circostanza l'idea tramontò subito dopo, considerando anche la precarietà e l'insufficienza delle strutture demaniali spezzine sopravvissute ai massicci bombardamenti del 1943-44.

Verso la fine dello stesso anno, finalmente, sembrò profilarsi una schiarita. Dopo varie ricerche, estese - come si è visto - a tutto il Paese, venne individuata, quale possibile e "definitiva" sede della Scuola Nautica del Corpo, la bellissima città di Salerno, nella quale aveva già operato il Comando della Regia Guardia di Finanza dell'Italia Liberata.

Ciò allorquando, come si legge su *"Il Finanziere"* del 29 marzo 1948:

"... saranno ultimati i lavori della nuova caserma".

In realtà, occorrendo per la concretizzazione di siffatta opera fondi considerevoli e, quindi, tempi molto lunghi per la realizzazione pratica, si pensò, nel frattempo, di trovare una sede "provvisoria" onde istruire un numero più considerevole di finanzieri mare, il cui fabbisogno era molto più che impellente.

La scelta cadde sulla città di Gaeta, l'antica e gloriosa piazzaforte laziale, la quale, come ricorda la già citata pubblicazione *"La Scuola Nautica della Guardia di Finanza"*, edita nel 1976 dal Comando Generale del Corpo:

"... alla stupenda rada naturale, eccellente palestra per l'addestramento marinaresco, univa la disponibilità di un immobile da adibire a caserma"¹⁸².

Si trattava della capiente caserma *"Giuseppe Mazzini"*, intitolata ad uno dei Padri del Risorgimento Nazionale, che in essa vi era stato "ospite forzato" dal 30

¹⁸² A tali motivazioni è doveroso aggiungere anche una circostanza non trascurabile: quella legata alla tradizione marinaresca che aveva fatto di Gaeta un centro conosciuto in tutto il Mediterraneo. Del resto, nella stessa località operava, dal lontano 1854, anche il Regio Istituto Nautico, rinomato in tutto il mondo per aver istruito migliaia di capitani di lungo corso e marinai provetti.

agosto al 14 ottobre 1870, in concomitanza con l'impresa militare per la liberazione di Roma¹⁸³.

La stessa era parte integrante del noto ed antichissimo complesso fortificato *Angioino-Aragonese*, le cui vicende si perdono nella notte dei tempi¹⁸⁴.

Il castello era uscito pressoché indenne dalle furie del recente conflitto, anche se attorno ad esso: "... *cumuli di macerie ed edifici semidistrutti occupavano la scena*", come ebbe a ricordare, nel 1976, il Generale Santi Spena, già istruttore della Scuola nei primi anni di presenza dell'istituto a Gaeta¹⁸⁵.

Inizialmente, l'ala prescelta fu quella situata a strapiombo sul mare: in stessa che aveva ospitato fino a qualche tempo prima reparti dell'Esercito. Essa comprendeva, oltre all'ampio cortile interno, gran parte dei piani sovrastanti, in alcuni dei quali avrebbero trovato sistemazione due ordini di camerate.

Al piano terreno fu poi prevista la collocazione dei servizi di caserma, lo spaccio, le mense, gli uffici e le sale di convegno per il personale permanente. Dopo i primi sopralluoghi, consequenziali alla positiva decisione del Comando Generale, la "*Mazzini*" fu oggetto, per circa un mese, di alcuni basilari ed

¹⁸³ A quel tempo la caserma era, infatti, adibita a penitenziario civile. Lo stesso venne istituito, come bagno penale per i condannati ai lavori forzati, verso la fine del '700, ed occupò, sin dall'inizio, parte del grande castello Angioino. L'istituto di pena, anche dopo la fine del 2° conflitto mondiale, fu adibito a reclusorio militare, rimanendo in funzione fino ad una ventina di anni or sono.

¹⁸⁴ La fortezza fu eretta nel 1227 per volere dell'Imperatore Federico II, munita di quattro grosse torri angolari, nella parte che domina la voragine detta "fossano". Distrutta dall'esercito pontificio che invase Gaeta, essa fu ricostruita dopo il 1230 dallo stesso imperatore, che ordinò anche la realizzazione di una terza cinta muraria a protezione della struttura. All'epoca della dominazione aragonese, a partire dall'anno 1436, per volere di Alfonso d'Aragona, il castello fu ulteriormente ampliato mediante la costruzione di importanti opere difensive. All'epoca di Carlo V, un altro castello, tradizionalmente definito "nuovo", venne infine costruito nel versante orientale della fabbrica primaria, in una posizione più elevata di circa 8 metri. Si ottenne così una struttura rettangolare, situata su un'area di circa 14.100 mq, nella quale trovavano ubicazione anche moltissime casematte e strutture di difesa dalla diversa composizione. Per ulteriori approfondimenti riguardo alle origini ed alle evoluzioni della caserma "Mazzini" si rimanda al capitolo "Gaeta e il suo castello", in "*La Scuola Nautica della Guardia di Finanza*", op. cit. pag. 21.

¹⁸⁵ Santi Spena, "*La Scuola a Gaeta*", numero speciale de "Il Finanziere" del 15 giugno 1976, edito in occasione del cinquantenario del celebre Istituto di formazione.

immediati lavori di restauro e di adattamento alle nuove esigenze addestrative, e ciò anche in considerazione della possibilità, tramontata subito dopo, di dover ospitare circa 500 allievi finanziari del primo corso.

I lavori di restauro veri e propri, per la mole del maestoso manufatto militare, durarono invece molti anni. Nella prima fase furono, quindi, condotti dalla Squadra Minuto Mantenimento della Legione Allievi, mentre negli anni successivi, come del resto si era già verificato presso la Scuola Alpina di Predazzo, furono eseguiti dagli stessi allievi finanziari, molti dei quali, nella vita civile, erano stati degli ottimi muratori, falegnami, elettricisti, e altro ancora.

Ai primi di gennaio del '48, dunque, a pochi giorni dall'inizio del 1° corso, giunsero da Roma decine di autocarri carichi di mobili, di materiali per l'alloggiamento degli allievi, di attrezzature didattiche, di armi, di cucine e di quant'altro servisse per la prima fase di sistemazione della Scuola.

Per via mare furono, invece, trasferite la gloriosa nave *“Turba”*, la motobarca 21, 4 lance e 3 battelli, ancorati nei pressi di Punta dello Stendardo, l'attuale caserma *“Bausan”*¹⁸⁶.

Pur tuttavia, si trattava solo di parte di quanto avrebbe dovuto essere dotato l'istituto e ciò in considerazione della "provvisorietà" della sede stessa. Del resto, la medesima motivazione, frutto inevitabile di una precisa situazione di bilancio, aveva anche indotto il Comando della Legione Allievi a prendere la decisione di organizzare presso la Scuola Nautica solo dei corsi di formazione a base tecnico-professionale e marinaresca, mentre, in un secondo momento, per le specializzazioni - le c.d. *“categorie”* - i finanziari mare sarebbero stati inviati presso le Scuole C.E.M.M. della Marina Militare.

¹⁸⁶ Dal nome del Capitano di Vascello Giovanni Bausan, nato a Gaeta nel 1757, eroe della mariniera napoletana, all'epoca di Re Gioacchino Murat.

In realtà ciò non avvenne, dal momento che Salerno non fu più prescelta quale sede ufficiale della Scuola -jNautica. E fu così che la sede gaetana acquistò quella "definitività" che la rese, ben presto, fulcro di grossi sforzi organizzativi, a quel punto necessari per consentire la realizzazione del vasto programma di ammodernamento che, a partire dal 1949, interessò l'intero Servizio Navale del Corpo: da sempre fiore all'occhiello della nostra ultra-bicentenaria Istituzione.

A cinque giorni dalla istituzione della Scuola, il 14 gennaio 1948, giunsero a Gaeta, provenienti dalla Legione Allievi di Roma, dove erano stati appena reclutati, i primi allievi finanziari mare.

Ad accogliere i neo-arruolati, oltre al Comandante della Legione, Colonnello Luigi Fantapiè, e dell'Istituto, Capitano Natale Ferdinando, vi fu anche il sindaco della località, il quale con un accorato discorso diede il benvenuto della comunità al nuovo reparto di Fiamme Gialle.

Al termine della cerimonia militare, alla quale presero parte anche reparti dei Carabinieri e dell'Esercito, seguì un "vermouth d'onore" a bordo della nave "*Turba*", finalmente pronta a riprendere la sua importante funzione di nave-scuola, unitamente alla gloriosa "*Vedetta Angelini*". Dette unità verranno, in seguito, affiancate dalle "M.L." (moto lance) 42 e 79, così come ci conferma il "*Quadro*"¹⁸⁷ del Naviglio del Corpo per l'anno 1954.

Dalla neocostituita Scuola Nautica, strutturata su di un Comando Scuola ed uno di Compagnia allievi mare, a partire dallo stesso anno, dipese anche una Compagnia Allievi del ramo terra, che venne però soppressa nel 1950.

¹⁸⁷ "*Quadro e ripartizione delle unità del Naviglio della Guardia di Finanza alla data del 1° gennaio 1954*", pubblicato sul F.O. n. 3 del Comando Generale del Corpo in data 1° febbraio 1954.

Il 4 marzo successivo la c.d. "sede provvisoria" fu visitata dal Comandante Generale del Corpo, il Generale Raffaele Pelligra, accompagnato dal Colonnello Fantapiè.

A conclusione della visita, profondamente colpito dall'eccezionale lavoro di quanti, in pochissimo tempo, avevano trasformato l'immobile in una funzionale ed accogliente caserma, il Generale Pelligra, ponendo fine ad un vibrante discorso¹⁸⁸ rivolto al personale della Scuola, coniò per il risorto reparto d'istruzione il motto: **"Sul mare è la mia vita"**, motto che ancora oggi, per quanto l'oblio del tempo lo ha reso desueto, rimane pur sempre nel cuore di ogni fiamma gialla di mare.

Il 21 settembre dello stesso 1948, nella ricorrenza della festività di San Matteo, Patrono del Corpo, presso la Scuola di Gaeta fu celebrata una importante cerimonia: quella della consegna della nuova bandiera navale¹⁸⁹.

Alle ore 8 del mattino, alla presenza delle Autorità civili e militari della cittadina laziale, gli allievi finanziari del 2° corso resero gli onori militari ai nuovi vessilli repubblicani¹⁹⁰, i quali dopo la benedizione da parte del Cappellano militare della Scuola, furono issati sulle varie unità ancorate nella cala di Punta dello Stendardo.

Nel febbraio del 1949 furono, poi, portati a compimento i lavori di restauro della vecchia *"Bausan"* (dal 1960 sede ufficiale del Comando della Scuola Nautica), caserma nella quale furono sistemate le attrezzature didattiche e

¹⁸⁸ Il Generale Pelligra, al quale si deve il principale sforzo per la riorganizzazione del Corpo dopo la fine del 2° conflitto mondiale, esordì con questa bellissima frase che, al di là di ogni retorica, ci è sembrato giusto riportare: *"Avete fatto cose grosse - disse rivolgendosi a tutti i militari presenti - e ora bisogna far vivere l'organizzazione con le opere e con l'anima degli uomini"*.

¹⁸⁹ Vgs. circolare n. 322-75206 - Serv. Nav. Foglio d'Ordini n. 30 del Comando Generale del Corpo in data 6 settembre 1948.

¹⁹⁰ La nuova bandiera navale per tutte le unità del naviglio della Guardia di Finanza fu identica a quella della Marina Militare. Nella parte centrale del tricolore, in luogo dello stemma Sabauda, fu posto uno scudo sannitico, riprodotto gli stemmi delle quattro gloriose repubbliche marinare, sor sormontato dalla corona turrita, simbolo della nuova Italia repubblicana.

quant'altro occorre per l'effettuazione dei corsi di specializzazione, che fino a qualche mese prima si erano tenuti presso i reparti della Marina Militare.

Negli anni successivi e fino alla primavera del 1963, per le esigenze alloggiative del personale in addestramento, venne anche utilizzata la caserma "Cavour", posta nella zona inferiore del vecchio largo gaetano, a metà strada tra la "Bausan" e la "Mazzini".

Dagli anni Sessanta ad oggi numerose sono state le modifiche ordinarie, ma anche logistiche subite dal reparto d'istruzione. Con l'istituzione, nel 1992, del Centro Navale, la Scuola Nautica venne, infatti, trasferita dapprima presso la caserma "Italia" di Lido di Ostia e nel 1994 presso la caserma "Teseo Tesei" di Portoferraio, sull'Isola d'Elba.

Nell'anno accademico 1996-97, la Scuola Nautica fece per fortuna ritorno nel centro pontino, assicurando nuovamente ed efficacemente l'addestramento del personale di mare.

La Scuola Nautica, i cui allievi occuparono le infrastrutture delle caserme "Bausan", "Mazzini" e "Cavour", per l'occorrenza sottoposte a lavori di ristrutturazione di alcuni, importanti locali e con la realizzazione di una funzionale piscina e palestra, assolve ancora oggi a funzioni di formazione e specializzazione del personale del Corpo chiamato ad operare in mare.

A Gaeta gli ufficiali completano la specializzazione marinara, acquisita presso l'Accademia Navale, per poter operare nei reparti quali "Comandanti di unità e Stazione Navale".

Gli ispettori, integrato il corso presso la sede della Scuola Ispettori e Sovrintendenti de L'Aquila, frequentano a Gaeta corsi di alta qualificazione professionale per: nocchiere abilitato al comando, motorista navale, radiomontatore, radaromontatore e furriere.

Al contrario, i finanzieri frequentano interamente a Gaeta il corso di addestramento e di specializzazione per la formazione di nocchieri abilitati condotta mezzi, motoristi navali, elettro radaristi, radiotelegrafisti, furieri, meccanici congegnatori, carpentieri navali e, per il contingente ordinario, radiomontatori, capi centri radio, operatori marconisti e telescriventi.

L'addestramento pratico dei frequentatori è svolto sulle unità navali della Stazione Navale ed è completato con le crociere effettuate a bordo delle navi scuola *“Giorgio Cini”* e *“Genna”*.

Completano la componente addestrativa alturiera due guardacoste classe *“Bigliani”*, in versione addestrativa, e due navi scuola, rispettivamente denominate *“N.S. Mazzei”* e *“N.S. Vaccaro”*, costruite presso i cantieri "Intermarine" di Sarzana, le quali concorrono alla formazione di personale specializzato in possesso delle necessarie cognizioni tecniche, patrimonio indispensabile per gli equipaggi chiamati ad operare in mare a tutela degli interessi dell'Unione Europea in stretta collaborazione con gli organi doganali comunitari.

12° Capitolo

UN MODESTO RICORDO PER TRE GRANDI

“FIAMME GIALLE DEL MARE”

Edoardo Delfino, “Primo ufficiale al comando di unità navali del Corpo”.

La storia di Edoardo Delfino, Tenente delle Guardie Doganali del Regno d'Italia, balzò all'interesse generale di tutto il Corpo nei mesi che seguirono il passaggio di Venezia e del Veneto all'Italia, allorquando lo stesso fu destinato nella città lagunare, al fine di “impiantarvi”, sull'isola della Giudecca, una rudimentale “Stazione Navale”.

Ciò accadeva nei primi giorni dell'anno 1868, appena un anno dopo la sostituzione dei Doganieri ai Finanzieri della “Imperial Regia Guardia di Finanza” asburgica, subentrata alla 3^a guerra d'indipendenza del 1866.

Fu proprio in tale contesto, infatti, che a Venezia fu assegnato “in pianta stabile” uno dei cinque “Piroscafi Doganali” (golette a vapore e ad elica) appositamente costruiti presso il Cantiere Navale di Castellammare di Stabia (Napoli), in forza della Legge 26 marzo 1865, n. 2212, con la quale si era avviato finalmente un primo piano di potenziamento del naviglio doganale destinato alla vigilanza costiera per fini anticontrabbando.

A tal proposito, il Generale Meccariello ci ricorda che in tale occasione fu stanziata la ragguardevole somma di un milione di lire:

“...250.000 destinate all’acquisto di 40 paranzelle a vela, e 750.000 alla costruzione di ben cinque piroscafi”¹⁹¹.

Così come stabilito da una circolare della Direzione Generale delle Gabelle, dei cinque piroscafi (che portavano il nome di *“Marittimo”*, *“Tino”*, *“Gorgona”*, *“Ischia”* e *“Laguna”*), solo tre sarebbero stati impegnati in servizio continuativo, mentre i rimanenti due rimanevano nella posizione di *“disarmo”* per le eventuali sostituzioni¹⁹².

Alla neo istituita *“Stazione Navale”* di Venezia, la quale in verità rappresentava, come vedremo a breve, una delle Luogotenenze cittadine di quel Comando di Circolo (il termine *“Stazione”* stava ad indicare, almeno in origine, il punto d’approdo riservato al vecchio piroscavo doganale *“San Paolo”* sin dalla fine del 1866) furono, quindi, assegnati due *“piroscafi”* doganali, il *“Marittimo”*, da adibire al servizio di vigilanza e crociera, e il *“Laguna”* per quello di riserva.

La circostanza che eleva la *“Stazione”* veneziana a punto di orgoglio per tutto il Servizio Navale delle Fiamme Gialle è che fu, quello, il primo esempio di un reparto di mare, appunto sotto forma di stabile *“Stazione”*, con un equipaggio interamente composto da appartenenti al Corpo delle Guardie Doganali, così come era accaduto ad Ancona nel 1863 (ma per il solo *“San Paolo”*).

Ciò, peraltro, a differenza di quanto avverrà, invece, per gli altri *“piroscafi”* della serie e, in seguito, per gli *“incrociatori doganali”*, per i quali verranno contemplati equipaggi misti, uomini della Regia Marina e della Guardia Doganale, riservandone però il comando a ufficiali della stessa Marina da Guerra italiana.

Così come stabilì la stessa richiamata circolare del 14 gennaio ’68:

¹⁹¹ Pierpaolo Meccariello, *“Finanza di Mare...”*, op. cit., pag. 46.

¹⁹² Trattasi della circolare n. 37637 – Div. III della Direzione Generale delle Gabelle in data 14 gennaio 1868. In B.U. delle Gabelle, anno 1868, pag. 47 e seguenti.

“Il piroscifo assegnato alla stazione di Venezia sarà attivato con personale ed equipaggio esclusivamente dipendente dall’Amministrazione delle Gabelle, ed a tal uopo fu già disposto per il passaggio a bordo del medesimo del Comandante dell’abbandonato piroscifo doganale il “San Paolo”, col relativo equipaggio”.

Il “*Marittimo*” avrebbe avuto, così come l’aveva avuta il “*San Paolo*” (che di stanza si trovava ad Ancona) una circoscrizione di servizio piuttosto ampia, riguardando, oltre all’immensa Laguna veneta, ove si spingevano i contrabbandieri provenienti da Trieste e dalle coste dalmate, anche il lunghissimo tratto di mare che separava Venezia dalla Puglia, così come contemplarono le c.d. “*Istruzioni per servizio di crociera affidato al piroscifo doganale.....*” allegate alla circolare stessa.

Dette “*Istruzioni*”, con le quali venivano disciplinati vari aspetti di servizio, amministrativi e persino disciplinari (riservati solo in navigazione), stabilirono anche i doveri del personale, come nel caso dell’ultimo comma dell’art. 8, il quale prescriveva, in particolare, che l’ufficiale delle Guardie Doganali responsabile della Tenenza:

“Come Comandante poi di bordo, adempie a tutte le Leggi generali marittime e sanitarie per le quali il piroscifo e suo equipaggio restano in tutto assimilati alla R. Marina di guerra”.

A differenza di quanto scrive il Generale Meccariello, secondo il quale l’equipaggio del “*Marittimo*” era formato da guardie, al comando di un brigadiere in possesso della patente di capitano di gran cabotaggio, il “*piroscifo doganale*” fu, invece, comandato, così come aveva stabilito la predetta circolare, dallo stesso ufficiale che comandava il vecchio vapore “*San Paolo*”¹⁹³, vale a dire

¹⁹³ Il San Paolo era stato ceduto in uso alla Guardia Doganale direttamente dalla Regia Marina, del cui naviglio era entrata a far parte, per effetto del D.M. 13 aprile 1863, n. 109. Era stato il primo natante di una certa stazza completamente armato da Finanzieri e al comando di un loro ufficiale.

proprio il Tenente di 1^a classe Edoardo Delfino, che lo aveva preso in carico il 9 giugno 1863, data in cui, appena entrato a far parte delle Guardie Doganali, era stato posto al comando una delle Luogotenenze di Ancona, ove l'ex unità da guerra pontificia era stata assegnata¹⁹⁴.

Che l'ufficiale avesse particolare titolo nella gestione del "Piroscafo Doganale" lo evidenzia anche un "Annuario" del 1864, nel quale a fianco del suo nome viene indicata appunto la frase "*Comandante del Piroscafo San Paolo*"¹⁹⁵.

Edoardo Delfino era nato a Dolceacqua, nel Circondario di Sanremo (Imperia) il 12 giugno 1823, figlio di Carlo e di Giuseppina Ugo.

Dopo aver compiuti gli studi superiori era entrato nell'Amministrazione Gabellaria come volontario, in data 12 maggio 1849, destinato alla Direzione delle Gabelle di Torino. Il 19 maggio del 1851 era stato destinato quale assistente alla Real Fabbrica dei Tabacchi attiva nella c.d. "Vigna della Regina", sempre in Torino, ove rimase sino al 5 luglio del 1860, data in cui fu destinato alle Manifatture Tabacchi di Milano.

Ammesso nel Corpo delle Guardie Doganali quale ufficiale il 9 giugno 1863, vi operò per alcuni decenni, per poi transitare, in età matura nuovamente nell'amministrazione dei Monopoli, nominato "magazziniere dei generi di monopoli". Lascerà tale amministrazione nel 1883, in quanto collocato a riposo per raggiunti limiti d'età¹⁹⁶. Dopo di che, purtroppo per noi, se ne perdono le tracce.

Il Tenente Delfino giunse a Venezia nel corso del mese di luglio dello stesso '68, rimanendo in Laguna sino al dicembre del 1874, data in cui, per effetto del

¹⁹⁴ Sull'argomento vgs. Enzo Climinti, "*Le Marine Militari Preunitarie e la piccola Marineria Doganale*", edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2011.

¹⁹⁵ Da "*Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia – anno 1864*", Torino Stamperia Reale – anno 1864, pag. 182.

¹⁹⁶ G.U. del Regno d'Italia, parte 2^a, anno 1883.

R. D. del 31 dicembre, il “*Marittimo*” verrà posto al comando del Luogotenente di Vascello della Regia Marina Giuseppe Casanova, così come avvenne per i piroscafi “*Tino*” e “*Tremiti*”, assegnati ad altri suoi parigrado¹⁹⁷.

Fu, molto probabilmente, proprio in tale contesto, così come ipotizza lo stesso Climinti, che tutti e cinque i piroscafi doganali, dall'autore definiti “*le cinque sorelle*”, furono ceduti, per motivi di bilancio, alla Regia Marina, che li utilizzerà ancora per altri decenni¹⁹⁸.

Il piroscafo continuò così a svolgere lo stesso “mestiere” del “*San Paolo*”, pattugliando le coste dell'Adriatico ove, come ricorda il Generale Climinti, era più fiorente il contrabbando, per la vicinanza delle coste all'Impero Austro-Ungarico¹⁹⁹.

“Classificati bastimenti da guerra – come ci ricorda invece il Generale Meccariello – i piroscafi doganali assicuravano, durante le crociere, anche i servizi di polizia marittima e di vigilanza sulla pesca. Per il loro impiego fu addirittura impiantato un embrione di servizio informazioni, imperniato sulla collaborazione dei consoli italiani a Malta ed a Trieste, incaricati di segnalare telegraficamente al Ministero le partenze dei natanti contrabbandieri”²⁰⁰.

Ciò nonostante, la Stazione Navale, altrimenti definita Luogotenenza di Venezia III, continuerà ad operare anche negli anni seguenti, giungendo così al 1896, anno in cui fu definitivamente accordata al Corpo la piena autonomia in fatto di comando e gestione dei natanti doganali di una certa consistenza, così come abbiamo ricordato in altra parte del libro.

¹⁹⁷ Nel 1875, in virtù del R. D. del 13 maggio, il “*Marettimo*” cambiò nuovamente Comandante in persona del Luogotenente di Vascello Secondo Guglielminelli.

¹⁹⁸ Enzo Climinti, op. cit., pag. 54.

¹⁹⁹ Ibidem, pag. 48.

²⁰⁰ Pierpaolo Meccariello, op. cit., pag. 47.

A tale traguardo, ci piace pensare, contribuì personalmente lo stesso Tenente Edoardo Delfino, che con orgoglio possiamo obiettivamente definire come il *“Primo comandante di una unità navale delle Fiamme Gialle”*.

Antonio Longardi, primo istruttore della “Sezione Speciale Allievi Mare” di Messina.

Il 12 dicembre del 1887, dopo aver superato le prove per l’ammissione nel Corpo delle Guardie di Finanza, che allora si tenevano presso gli uffici dell’Intendenza di Finanza (nel nostro caso quella di Caserta, della cui provincia era inquadrata la città di Gaeta), un giovanissimo ragazzo del Borgo di Gaeta faceva ingresso nella storica caserma detta “Della Dogana Vecchia”, nella zona portuale di Napoli, allora sede del Deposito Speciale per Allievi Sotto Brigadieri, peraltro istituito appena l’anno prima.

In essa avrebbe frequentato il corso per la promozione a Sotto Brigadiere del “ramo mare”, prima tappa di quella che, come vedremo, si dimostrerà una fulgida carriera.

Aveva già compiuto i vent’anni d’età, il nostro protagonista, Antonio Longardi, ma già da un pezzo si era rivelato un abile “uomo di mare”: uno dei tantissimi, peraltro, che la bellissima città del basso Lazio aveva sin lì generosamente offerto alla marineria italiana, specie dopo la ricostituzione della prestigiosa “Scuola Nautica” (di cui abbiamo già marginalmente fatto cenno in altro capitolo), avvenuta nel 1866, alcuni anni dopo la soppressione del precedente istituto, voluto da Re Ferdinando II delle Due Sicilie nei primi anni ’50, in omaggio alla tradizione marinaresca degli stessi gaetani²⁰¹.

²⁰¹ Con le “Risoluzioni Sovrane” del 21 agosto 1851 e del 19 agosto 1853, a firma di Re Ferdinando II, nel Borgo di Gaeta fu istituita una “Scuola di Nautica”, la quale operò sino alla caduta del Regno. L’importante Istituto di formazione marinaresca, ancora oggi fiore all’occhiello della città laziale, fu nuovamente istituito in virtù del Regio decreto n. 3394, firmato da Re

Antonio Longardi era nato a Borgo di Gaeta²⁰², al piano terra della casa di famiglia, sita nel vico n. 9 dello storico “Corso Attico”, il 13 marzo del 1862 dal marittimo Antonio Longardi²⁰³ e dalla casalinga Elisabetta Treglia.

Dopo gli studi elementari, volendo seguire le orme del fratello maggiore, Nicola²⁰⁴, il giovane si era iscritto proprio al “Regio Istituto Nautico” di Gaeta, che frequentò con gran profitto, tant’è vero che già all’atto della domanda di arruolamento, egli poté esibire orgogliosamente il suo bel diploma di “Capitano di lungo corso”, titolo che – lo ricordiamo per i non addetti ai lavori – contraddistingueva l’ufficiale della Marina Mercantile abilitato a comandare una nave in viaggio “di qualsiasi destinazione”, come prevedeva il Codice della Navigazione.

E fu proprio tale professionalità, suffragata anche da un esame specifico sulla conoscenza effettiva dell’arte marinaresca, che gli consentì di “superare” brillantemente le prove d’arruolamento in Finanza.

In realtà, bisogna aggiungere, che proprio in quel contesto storico, la Guardia di Finanza si trovava impegnata in un ampio lavoro di potenziamento della propria compagine navale, e ciò anche attraverso il reclutamento e l’addestramento di sottufficiali e guardie “di mare” già di loro esperte nell’arte di navigare.

Vittorio Emanuele II il 22 novembre 1866. Con il R. decreto dell’8 novembre 1878 la Scuola (nel frattempo divenuta Regia nel 1869) fu elevata al rango di “Regio Istituto Nautico”.

²⁰² “Borgo di Gaeta”, ovvero “Porto Salvo”, è attualmente un quartiere della città di Gaeta. Il Borgo si era sviluppato, pressappoco nei pressi del castello di Gaeta, durante il corso dei secoli, sia come luogo di abitazione che di lavoro della popolazione. Il Borgo di Gaeta, separandosi dalla zona di Sant’Erasmus, diventò Comune autonomo con Regio decreto del 15 marzo 1897. Prese così il nome di Comune di Elena, in onore dell’allora principessa Elena, futura regina d’Italia. Con Regio decreto del 17 febbraio 1927, i Comuni di Gaeta e di Elena furono uniti nuovamente sotto il nome di Gaeta.

²⁰³ Antonio Longardi, padre del nostro protagonista, era nato a Isola del Lacco (Ischia) nel 1815, figlio di Pietro e di Maria Vittoria Di Macco, entrambi originari del Borgo di Gaeta.

²⁰⁴ Nicola Longardi era nato a Borgo di Gaeta il 15 ottobre 1856. Dopo aver conseguito anch’egli il titolo di “Capitano di lungo corso” emigrò a Montevideo (Uruguay) nel 1895.

Nel primo caso (sottufficiali) si ricorse al reclutamento per l'appunto di "Capitani di lungo corso"²⁰⁵, mentre nel secondo si attinse moltissimo dagli iscritti alla "gente di mare", ovvero dagli ex militari della Regia Marina. Il corso, al quale fu ammesso il nostro Longardi era composto da una trentina di allievi, fra appartenenti al contingente "di terra" e quello "di mare", ebbe inizio, come s'è detto il 12 dicembre 1887, terminando circa sei mesi dopo, con la promozione al grado di Sotto Brigadiere.

Il Longardi si classificò al 4° posto della graduatoria finale, tutto sommato un ottimo piazzamento rispetto ai 15 promossi agli esami finali. Fu così che il 1° luglio del 1888 appena cuciti sugli avambracci della giubba di panno verdone i tanto sospirati galloni dorati, Antonio Longardi s'imbarcò nel porto di Napoli su uno dei tanti vapori che allora collegavano la città campana con Palermo, al cui Comando di Circolo era stato, nel frattempo, assegnato il neo sottufficiale.

Nel capoluogo siciliano il Sotto Brigadiere Longardi fu, molto probabilmente, assegnato a una delle numerose Brigate "di mare" che operavano allora in città e provincia, quasi certamente imbarcato su una delle tante "palanchesare" o "paranze" che costituivano il dispositivo navale in dotazione al Circolo palermitano.

A Palermo, Antonio Longardi prestò servizio sino al 1° gennaio del 1894, data in cui fu trasferito alla Brigata "mare" di Catania, allora comandata dal Brigadiere Francesco Caramagna, lo stesso con il quale il nostro protagonista, appena qualche settimana dopo il suo arrivo in città, si distinguerà in una azione

²⁰⁵ Secondo una statistica riguardante i reparti d'istruzione alla data del 30 settembre 1890 (la prima ad essere pubblicata sul "Bollettino Ufficiale" del Corpo), risulta che in quel anno ben 33 furono gli allievi che avevano frequentato gli Istituti Nautici italiani, dei quali 6 in possesso della Patente di Capitano di Lungo Corso, mentre ben 360 furono, invece e sempre in quell'anno, gli ex marinai arruolati nel Corpo. La stessa statistica, pubblicata a pag. 46 del "Bollettino Ufficiale della R. Guardia di Finanza", anno 1891, ci ricorda che dal 1° luglio 1881 (data di entrata in funzione dei Depositi Allievi) al 30 settembre 1890 erano state arruolate ben 1054 guardie "di mare", alle quali vanno aggiunti anche 107 allievi di terra che avevano richiesto il passaggio al "ramo mare".

meritoria, il disincagliamento, nelle acque di quel porto militare, di una torpediniera della Regia Marina che vi si era arenata.

Per tale gesto, nel seguente mese di febbraio, il Sotto Brigadiere Longardi si vide recapitare un bell'Encomio Solenne da parte del Ministero della Marina, meritata ricompensa per la sua "perizia marinaresca".

E fu, molto probabilmente, la celebrità che derivò da tale fatto di cronaca, a consigliare, da parte dell'allora Comandante dell'8^a Divisione Guardie di Finanza di Messina, Ispettore Luigi Sartori, la scelta del Longardi per un nuovo incarico, peraltro completamente diverso da quello svolto dal marinaio di Gaeta sino a quel momento.

Il 1° febbraio, sempre del 1894, presso l'allora "Deposito Allievi Guardie di Finanza" di Messina, operante nella città dello stretto dal luglio del 1881, "apriva i battenti" la c.d. "Scuola Speciale per Allievi di Mare", presso la quale, da quel momento in avanti, sarebbero state istruite le reclute appartenenti al c.d. "ramo mare" del Corpo.

In quella stessa data, lasciata di corsa Catania, il Sotto Brigadiere Longardi si presentò presso la Caserma messinese di *San Salvatore dei Greci*, alla periferia nord della città, ove, nell'arco di qualche settimana, impiantò, con i pochi mezzi e gli attrezzi che ebbe in dotazione, i locali ove si sarebbero dovuti addestrare i nuovi allievi al servizio di marineria.

Al nostro uomo si dovette, ad esempio, la realizzazione, nella piazza d'armi della caserma, di una vera e propria alberatura da nave, utilissima per l'addestramento pratico delle guardie all'uso della vela.

Da buon "Capitano di lungo corso", il Sotto Brigadiere Longardi (coadiuvato dai colleghi Gaetano Di Macco, Salvatore Morfino e Angelo Giacchetti) accompagnò spesso i propri allievi nelle "crociere" addestrative, che dietro

autorizzazione del Comandante del locale Circolo furono eseguite lungo lo Stretto a bordo del “piroscafo di Finanza” denominato “Scilla”, appositamente distaccato dalla base di Catania.

Il Sotto Brigadiere Antonio Longardi, a quel punto primo istruttore della “Scuola Speciale” di Messina rimase in servizio presso quel Deposito sino al 1° maggio del 1896, data in cui dovette essere trasferito al Circolo di Luino (sul Lago Maggiore).

La decisione superiore, che ovviamente lasciò stupiti sia il Comandante del Deposito, Ispettore Antonio Pedone, che gli stessi colleghi di Antonio, fu motivata dal fatto che proprio in quel frangente – come è stato già ricordato in altro capitolo – una importantissima riforma stava interessando il “comparto navale” della Guardia di Finanza.

In virtù di una provvida norma dell’8 di marzo (sempre del 1896), un accordo interministeriale aveva, infatti, disposto il passaggio dal Ministero della Marina a quello delle Finanze delle torpediniere che già da alcuni anni prima (1891) la Regia Marina aveva dislocato sui laghi di confine, Maggiore e di Garda, onde eseguirvi la vigilanza doganale con personale misto: marinai per il governo dei mezzi; guardie di finanza per la vigilanza doganale vera e propria.

Era chiaro, a quel punto, che bisognava recuperare sul territorio il personale di mare già sufficientemente addestrato e mandarlo al Nord, onde provvedere finalmente in proprio alla condotta dei citati mezzi nautici definitivamente passati al Corpo.

Cuciti gli agognati gradi da Brigadiere, Antonio Longardi lasciò, tuttavia, a malincuore la Sicilia, ove aveva vissuto i suoi primi otto anni di servizio in Finanza, per “avventurarsi” – è il proprio il caso di dirlo – alla volta del Nord Italia, che di

fatto non lascerà sino alla pensione, comandando importanti unità navali, come vedremo a breve.

A determinare ciò fu certamente l'abilitazione, conseguita il 17 settembre 1897, al "comando di barche a vapore sui laghi", come riporta il foglio matricolare del militare in questione. In servizio a Porlezza dal maggio 1896 al 1° novembre del 1898, il Brigadiere Longardi ebbe, quindi, il comando di uno dei battelli a vapore incaricati del servizio di vigilanza doganale su quell'importante lago di confine con la Svizzera.

Dal novembre 1898 al 1° aprile dell'anno dopo prestò, invece, servizio presso il Circolo di Salò (sul Lago di Garda), posto al comando dell'incrociatore "Z" (trattasi di una torpediniera tipo "White"), stanziato presso la "Stazione Battelli Incrociatori" di Limone del Garda, mentre da quest'ultima data sino al 1° marzo 1902 operò in provincia di Rovigo.

Dal marzo 1902 ebbe, quindi, il comando dell'incrociatore "E" (trattasi di torpediniera classe "Euterpe"), presso la Stazione del Naviglio di Menaggio, di nuovo sul lago di Como.

E fu proprio a Menaggio che il 1° luglio del 1906 il nostro Longardi fu promosso Maresciallo di mare "per anzianità", dovendosi, ben presto, però apprestare a lasciare la bellissima località lariana per raggiungere la nuova sede di servizio: il Circolo di Brescia, dal quale dipendeva, in quel contesto, la citata "Stazione Battelli Incrociatori" di Limone del Garda, località ove il Maresciallo Longardi giunse il 1° gennaio del 1907.

Divenuto, nel frattempo, padre del piccolo Natale, nato a Porlezza il 31 dicembre 1906, il 5 giugno dell'anno seguente, il Sottufficiale ottenne l'autorizzazione superiore onde contrarre finalmente matrimonio con la madre del piccolo, Clotilde Nobili, nata in Svizzera ma residente a Porlezza, molto più

giovane di lui, avendo infatti solo 23 anni. Dopo due anni vissuti a Limone, l'ormai maturo Sottufficiale delle Fiamme Gialle di mare dovette "subire" l'ennesimo, ma per fortuna ultimo, trasferimento di reparto.

Il 1° aprile 1909, a pochi mesi dalla tragedia che aveva visto letteralmente annientata la bellissima Messina, nel mentre la gloriosa "Sezione Allievi di Mare" veniva ricostruita nella vicinissima Peschiera del Garda, il nostro Antonio Longardi si dovette, invece, presentare alla "Stazione Battelli Incrociatori" di Cannobio, di nuovo sul Lago Maggiore, ove il 4 gennaio dell'anno seguente diverrà padre di un secondo bambino al quale verrà dato il nome di Mario.

Rimasto prematuramente vedovo il 28 giugno 1911 e con due bambini piccolissimi da crescere, il povero Maresciallo Longardi non si perse d'animo, anzi appena due mesi dopo, esattamente il 17 di agosto lo troviamo fra gli eroici militari del Corpo, i quali, al comando del Capitano Stefano Tali, si prodigarono, per oltre 18 ore, nello spegnimento dell'incendio scoppiato nella vicinissima Piaggio Valmara, azione eroica per la quale riceverà un Encomio Solenne da parte del Ministero dell'Interno.

Nel concludere la biografia di questo grande marinaio italiano – prim'ancora che gaetano – ricordiamo che l'ultima data che abbiamo potuto rilevare dal suo foglio matricolare è quella del congedo dal Corpo, intervenuto il 13 marzo 1912 "per raggiunti limiti d'età", mentre Antonio indossava ancora i gradi di Maresciallo Ordinario. In realtà aveva solo quarantacinque anni, venticinque dei quali trascorsi tra le Fiamme Gialle del ramo "di mare".

Da quella data in poi, di Antonio Longardi non si hanno più notizie. È probabile che sia rimasto a vivere a Cannobio, o forse a Porlezza, ove dimoravano i familiari della sua amata Clotilde, oppure, come ci piace pensare, che sia tornato nella sua amata Gaeta.

Si proprio la città di Gaeta, ove molti anni dopo (nel 1948) veniva ricostituita, dopo le tragedie della 2^a guerra mondiale, la gloriosa Scuola Nautica della Guardia di Finanza, istituita a Pola, nel 1926 e ancora oggi punta di diamante dell'addestramento marinaresco del personale del Corpo: la stessa nobile Istituzione alla quale "raccomandiamo" il vivido ricordo di Antonio Longardi, "Primo istruttore dei Finanziari "di mare".

Vittorio G. Rossi, primo comandante della Scuola Nautica della Guardia di Finanza²⁰⁶.

Vittorio, Giambattista, Ignazio Rossi nacque a Santa Margherita Ligure, in provincia di Genova, l'8 gennaio 1898, in un anno che si dimostrerà fra i più tristi della storia nazionale, avendo registrato forti conflitti sociali, tumulti e repressioni poliziesche, come quelle che portarono all'eccidio di Milano, agli inizi del mese di maggio.

Il padre Giuseppe, di origini lombarde, era un cremonese doc, mentre la madre Giovanna Agrifoglio era una ligure da sette generazioni, come conferma lo stesso cognome sul quale ironizzò il figlio durante un'intervista concessa moltissimi anni dopo.

Quella dei *Rossi* era una famiglia: *"onorata, onesta e laboriosa ed abbastanza agiata"*, come emergono da alcune informazioni desunte dal suo fascicolo personale custodito presso il Museo Storico del Corpo, ma soprattutto colta e raffinata.

²⁰⁶ Questo sotto capitolo è tratto, con integrazioni e modifiche, dal lavoro di Gerardo Severino, *"Una Fiamma Gialla di nome Vittorio G. Rossi"*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2006.

Dopo aver frequentato le scuole dell'obbligo, il giovane Vittorio, seguendo la sua grande passione per il mare, si iscrisse al noto Istituto Nautico "*Cristoforo Colombo*" di Camogli, ammesso al corso per Capitani di lungo corso²⁰⁷.

Negli anni di frequenza dell'Istituto, Vittorio Rossi seguì, oltre alle tradizionali materie marinarie, anche i corsi di lingua inglese e francese, per le quali erano previste ben nove ore settimanali. La conoscenza di tali lingue, soprattutto del francese che sarà la sua seconda lingua e di cui poteva anche fare da interprete²⁰⁸, con l'aggiunta dello spagnolo, studiata anni dopo, consentirà al futuro scrittore di viaggiare in ogni angolo della terra, inviando ai giornali, con i quali collaborò per anni, stupendi reportage, ancora oggi punti di riferimento della storia del giornalismo.

Agli studi scientifici, il giovane Rossi volle affiancare anche le tradizionali discipline letterarie e storiche. Accanito lettore di Giulio Verne, egli approfondì la conoscenza dei classici, studiando seriamente Macchiavelli, Guicciardini, Giannotti, Padre Segneri ed il Varchi, ma anche la letteratura straniera, specialmente quella francese.

Al periodo scolastico, anche secondo quanto asserisce Paolo Albertelli, appartengono i suoi primi rudimenti letterari, dei quali vi è anche traccia nelle tante biografie a lui dedicate²⁰⁹. Anzi, lo ammette il Rossi stesso a Loredana Prada Moroni, allorquando ricorda che il suo primo premio letterario lo vinse a sedici anni, quindi nel 1914, partecipando ad un concorso letterario riservato a tutti gli allievi dei vari licei dello Stato.

²⁰⁷ L'Istituto Tecnico Nautico di Camogli, istituito nel 1874 per iniziativa di quel Comune, fu inaugurato il 2 maggio 1875. Vi si conseguivano le specializzazioni per Capitani di Lungo Corso, Capitani di Gran Cabotaggio, Macchinisti e Costruttori Navali, tutte utili per la fiorente marineria ligure e, in particolare, della stessa Camogli, già nota a quei tempi in quanto le sue navi seguivano le rotte per l'America centrale e meridionale.

²⁰⁸ Come emerge dal suo Stato di Servizio. In A.M.S.G.F. – Fascicolo Matricolare n. 1856, "Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista".

²⁰⁹ Paolo Alberelli, "Vittorio G. Rossi, Omero di Liguria", articolo pubblicato su "Il Giornale", numero del 16 maggio 1998.

In ogni caso, la traccia più remota del Rossi scrittore ci porta al 1912, anno in cui pubblica (per i tipi della tipografia G. Agnelli di Milano) un *“Manualetto di attrezzatura navale”*, un opuscolo divulgativo a carattere prettamente scolastico che l'autore scrisse durante la permanenza al Nautico di Camogli.

Al termine del corso, conseguita l'ambita licenza di *“Capitano di Lungo Corso”*, il Rossi, quasi contemporaneamente, si diplomò, a pieni voti, presso l'Istituto Tecnico e Nautico *“Vittorio Emanuele II”* di Genova, ottenendo così, nell'estate del 1916, anche l'abilitazione all'insegnamento nelle materie *“commercio”* e *“ragioneria”*.

Come Capitano di lungo corso, Vittorio G. Rossi fu quindi iscritto nelle liste di leva della Regia Marina, in previsione della fatidica *“chiamata alle armi”*²¹⁰. Nel frattempo è probabile che il giovane abbia fatto qualche esperienza in Marina mercantile, come si ricava dalla memorabile intervista concessa nel 1972 al Prof. Guido Sommovilla²¹¹.

A tal proposito, il Rossi affermò: *“Io mi ricordo, ero ragazzo, avevo 18 anni, ero lì, stavano lavorando in caldaia, improvvisamente, puff, un getto di vapore, vedo una faccia bruciata che scappa su per la scala...”*.

Dello stesso periodo, inoltre, potrebbe essere l'iscrizione all'Università, verosimilmente quella di Genova, ove frequentò il corso di Scienze Sociali ed Economiche²¹².

Il 16 luglio 1917, in piena 1^a guerra mondiale, il giovane Vittorio, che all'epoca viveva con la famiglia nella Piazza Mazzini di Santa Margherita Ligure,

²¹⁰ Come da certificato rilasciato in data 5 aprile 1917 dalla Regia Capitaneria di Porto di Genova. In A.M.S.G.F. – Fascicolo Matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

²¹¹ L'intervista-incontro ebbe luogo il 17 giugno 1972 ad Ostiglia, organizzata dall'Associazione Culturale Padana l'Argine in collaborazione con la Mondadori Editore. L'incontro fu diretto dal Padre Prof. Guido Sommovilla, uno dei più noti fra i critici letterari.

²¹² Il dato è riportato nello Stato di Servizio dell'ufficiale Rossi. In A.M.S.G.F. – Fascicolo Matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

indirizzò, previo assenso del padre Giuseppe, al Comando Generale della Regia Guardia di Finanza la domanda di partecipazione al concorso per l'ammissione alla Scuola Ufficiali.

In una nota concernente le informazioni acquisite a suo carico dall'allora Circolo R. Guardia di Finanza di Spezia, del giovane Rossi si scrisse:

*"... ha tenuto sempre ottima condotta morale e politica e perciò gode molta stima e considerazione. Ha conseguito due licenze: Scuola Nautica ed Istituto Tecnico, e dimostra ancora amore allo studio. E' bene educato, serio, dignitoso e non ha vizi"*²¹³.

Sostenuti favorevolmente gli esami scritti presso la Legione di Milano, il 14 settembre, il Rossi fu arruolato nel Corpo il successivo 1° dicembre, ammesso quindi a frequentare, in qualità di guardia di terra, il primo anno di corso presso la Scuola Ufficiali, allora ospite in una sontuosa ala del palazzo reale di Caserta.

L'8 febbraio 1918 prestò giuramento al Re in qualità di semplice finanziere, mentre, il successivo 15 luglio fu promosso alla frequenza del 2° anno di corso.

Nel suo foglio caratteristico, alla voce *"qualità intellettuali"*, l'allora Comandante della Scuola, Colonnello Cesare Custo, lo definì di:

"Intelligenza assai svegliata e di ottima memoria. Dotato di molto senso pratico. E' molto accorto e possiede buona dose d'iniziativa".

Nominato Sotto Tenente in data 27 luglio 1919, il Rossi, che fra l'altro si classificò 1° del corso, fu destinato alla Legione di Messina e, di conseguenza, mobilitato nei ranghi del 14° Battaglione – 43^a Compagnia, allora di stanza sul confine orientale (Venezia-Giulia), in zona d'armistizio, ove giunse il 18 di agosto.

²¹³ Nota n. 13444 del 4 agosto 1917 del Circolo di Spezia diretta al Comando Legione R. Guardia di Finanza di Torino. In A.M.S.G.F. – Fascicolo Matricolare n. 1856, "Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista".

Dopo aver prestato giuramento nelle mani del Colonnello Sante Laria, il 10 settembre 1919, Vittorio fu posto al comando della Tenenza di Cologna, mentre, qualche tempo dopo, raggiungerà la locale “Flottiglia Costiera”, così come abbiamo scupolosamente ricordato in altro capitolo.

Uomo d’azione e non solo di penna, come si potrebbe immaginare, il Tenente Rossi capeggiò le sue Fiamme Gialle in tutte quelle circostanze per le quali si era reso necessario intervenire. Il 16 ottobre 1920, l’ufficiale ricevette il suo primo Encomio Semplice da parte del Commissariato Generale Civile della Venezia Giulia, poiché:

“Durante i tumulti avvenuti in Trieste nei mesi di settembre – ottobre 1920 prestava opera attiva, intelligente e coraggiosa per il ristabilimento dell’ordine pubblico”.

Nella città giulia, il nostro ufficiale si rese protagonista anche di altre meritorie attività, quali, ad esempio, la partecipazione ad alcune ardimentose operazioni di spegnimento di incendi. Agli inizi del 1923, Vittorio G. Rossi fu encomiato dal Comandante Generale, poiché:

“In occasione di un incendio sviluppatosi nei locali del Comando della Legione di Trieste, si esponeva dove maggiore era il pericolo per accrescere efficacia all’opera propria ed animare coll’esempio i militari intenti a domare le fiamme, fino a ché, colpito da un principio di asfissia, doveva essere allontanato per il soccorso sanitario”.

Analoga situazione si verificò, nello stesso lasso di tempo, presso alcuni baraccamenti della Fiera Campionaria di Trieste, ove un incendio minacciava di assumere dimensioni di una certa gravità. L’intervento immediato del Rossi e dei suoi bravi finanzieri valse a circoscrivere le fiamme ed a salvare la struttura.

L'azione eroica valse all'ufficiale l'ennesimo Encomio Semplice, conferitogli dalla locale Prefettura.

Il 1° novembre 1923 – come s'è detto – il Capitano Vittorio G. Rossi lasciò a malincuore l'amata Trieste per raggiungere Venezia, ove gli era stato affidato il comando della locale "Stazione Incrociatori".

Alla città giulia, il Rossi rimase legato per tutta la vita, tant'è che ne curò le amicizie e la frequentò ai tempi di Pola, mentre nei primi anni '30 ottenne persino la collaborazione con il prestigioso quotidiano "*Il Piccolo*", che egli non aveva mai smesso di leggere dopo il suo trasferimento.

Non solo, ma molti anni dopo (era il 1969), nella prefazione che lo scrittore fece al libro di Lino Carpinteri e Mariano Faraguna: "*L'Austria era un paese ordinato*"²¹⁴, ricordò gli anni trascorsi a Trieste ed il servizio che vi eseguì con le seguenti frasi:

"... sbarcando a Trieste, avevamo trovato una città con una civiltà molto più moderna della nostra; e molto più colta, più volenterosa di cultura; e più dentro l'Europa, più mescolata con essa; e più fornita di buona educazione (.). Qualche anno dopo il nostro arrivo a Trieste, ci mandarono a mare largo a visitare i bragozzi da pesca, e vedere se avevano le carte in regola.

Un giorno fermammo un bragozzo di Chioggia; come tanti altri non aveva le carte in regola; da bordo cominciarono a gridare, "andremo dal nostro console a Trieste"; credevano che a Trieste ci fosse ancora il console d'Italia, cioè ci fosse ancora l'Austria. Avevano la bandiera italiana da guerra sventolante davanti ai loro occhi, per essi a Trieste c'era ancora l'Austria; per essi l'Austria era qualcosa di stabile, indistruttibile.

²¹⁴ Lino Carpinteri e Mariano Faraguna, "*L'Austria era un paese ordinato*", Edizioni de La Cittadella – Trieste, 1969.

Erano pescatori; i nostri governanti avevano dell’Austria un’idea più infantile. Io ho passato anni a Trieste e Pola e in mare lungo le coste e le isole dell’Istria e della Dalmazia; conosco quei dialetti; come se ancora sentissi quelle voci, quell’umore popolare che non c’è in nessuna parte d’Italia; forse fatto da un’esperienza che loro hanno avuto, e nessuna altra parte d’Italia ha avuto; ed è l’incontro e lunga convivenza di tre grandi civiltà; e la musica ineguagliabile di quei dialetti, una delle cose più dolci ed argute che siano in bocca d’uomo”.

Simile attaccamento è riscontrabile anche nella lettera inviata all’amico Chino nel dicembre 1976. In un passo della missiva, Vittorio G. Rossi scrisse:

“Ringraziare la memoria di tuo Padre e te dell’amicizia generosa e indefettibile che avete sempre avuto per me, in tanti tanti anni. Amicizia e comune amore di Trieste, la nostra capitale morale”²¹⁵.

Frattanto, la notorietà di cui Vittorio Rossi, che dal 1° gennaio 1924 prestava servizio presso il Comando Generale del Corpo, in qualità di addetto all’Ufficio di Vigilanza Marittima, già godeva negli ambienti letterari, crebbe maggiormente nel corso del 1925, allorquando lo scrittore aderì al noto *"Manifesto degli intellettuali del Fascismo"*, opera attribuita sia a *Benito Mussolini* che a *Giovanni Gentile*, pubblicata il 21 aprile dello stesso anno sul *"Popolo d'Italia"*, organo del Partito Nazionale Fascista²¹⁶.

Promosso da pochi mesi Capitano, il 1° dicembre del 1926, Vittorio G. Rossi fu, quindi, inviato a Pola, con l’ordine di organizzare la costituenda *"Scuola Nautica R. Guardia di Finanza"*, che ebbe l’onore di dirigere sino alla primavera

²¹⁵ La lettera è stata pubblicata nel periodico "Ipotesi".

²¹⁶ Tra i firmatari, oltre al nostro Rossi, ci furono: Giovanni Gentile, filosofo, Salvatore Pincherle, matematico, Ugo Spirito, filosofo, Luigi Pirandello, scrittore, Ernesto Codignola, pedagogista, Ardengo Soffici, pittore e scrittore, Ugo Ojetti, scrittore e critico d'arte, Antonio Beltramelli, giornalista e scrittore, Curzio Suckert (ovvero Malaparte), scrittore, Margherita Sarfatti, intellettuale, Arrigo Solmi, scrittore, Gioacchino Volpe, storico, Giuseppe Ungaretti, poeta, Guido da Verona, scrittore, Ildebrando Pizzetti, musicista, Bruno Barilli, scrittore e compositore, Ferdinando Martini, scrittore, Corrado Ricci, storico dell'arte, Guelfo Civinini, poeta, Luigi Federzoni, giornalista e politico, Luigi Barzini, giornalista e scrittore.

del 1931, allorquando – come s'è detto – fu messo a disposizione del Ministero degli Esteri per una missione fuori dal territorio nazionale.

La missione rappresentò la prima, vera occasione per un viaggio culturale all'estero, che l'autore avrebbe poi utilizzato negli anni a venire per la realizzazione di altri importantissimi testi.

In previsione di essere chiamato per un incarico presso il Ministero delle Finanze, l'ufficiale espresse al Capo della Segreteria del Comando Generale, Colonnello Francesco Poli, il desiderio di essere assegnato, nel frattempo, al Servizio Naviglio del medesimo Comando Generale. In attesa delle decisioni gerarchiche, fu concessa all'ufficiale una lunga licenza, che Vittorio G. Rossi trascorse in famiglia, che allora abitava in Via Cavour n. 1, sempre a Santa Margherita Ligure.

Ma il desiderio di ritornare, sebbene per qualche tempo, al Comando Generale rimase tale. Il 1° ottobre 1931, infatti, Vittorio G. Rossi fu destinato al Gabinetto del Ministro delle Finanze, con l'incarico di *"Segretario Particolare"* del costituendo I.M.I. (*"Istituto Mobiliare Italiano"*), Ente presieduto dal Senatore Teodoro Mayer, lo storico fondatore de *"Il Piccolo"* di Trieste, che probabilmente, come si è già ricordato in altro capitolo, l'allora Tenente Rossi aveva conosciuto nella città Giulia, forse nell'ambito del *"salotto letterario"* di Margherita Cuizza.

Come era prevedibile, Vittorio G. Rossi seppe farsi apprezzare anche presso l'I.M.I., tant'è vero che il 16 maggio 1932, ad appena un anno dal suo insediamento, il Presidente Mayer scrisse di lui:

“In questo periodo di tempo il detto ufficiale ha dimostrato di possedere rare doti d’intelligenza, ottimo carattere, speciali attitudini, prontezza nell’esecuzione”²¹⁷.

L’importante funzione ricoperta presso l’I.M.I. consentì a Vittorio G. Rossi di coltivare la sua antica passione per i viaggi, alternando così quelli istituzionali con quelli privati, condotti nei periodi di licenza.

Primo Capitano dal 1° agosto 1933, il 1° novembre dello stesso anno fu promosso a scelta nel grado di Maggiore. Uno dei più importanti momenti della sua vita privata si concretizzò il 18 novembre 1933, allorquando Vittorio G. Rossi convolò a nozze con la signorina Katia Samson Ancorella, originaria di Londra. Dal felice matrimonio nacque l’anno dopo l’unico figlio Giorgio.

Nel 1934 - ritornando al fronte letterario - fu la volta del libro *“Tropici”*, frutto di un viaggio eseguito nelle lontane terre del Senegal e dell’Angola, che gli valse l’ambito premio letterario *“Fracchia”*.

Considerato come il miglior libro pubblicato in Italia negli anni 1933-34, *“Tropici”* fu salutato favorevolmente dalla critica e, quindi, prescelto dalla giuria presieduta da Gioacchino Volpe, Accademico d’Italia. Il premio relativo fu consegnato al Rossi il 9 giugno 1934 durante la cerimonia inaugurale della *“Fiera del libro”*, organizzata a Roma, in Via dell’Impero.

Nello stesso anno, lo scrittore fu anche insignito della Croce di Cavaliere dell’*Ordine della Corona d’Italia*. Fu poi la volta della pubblicazione della raccolta *“La Via degli Spagnuoli”*, del 1936: una serie di prose dedicate ad alcuni tipici luoghi marsigliesi e spagnoli, con il quale conseguì il premio genovese *“Foce”*.

²¹⁷ Lettera in data 16 maggio 1932 indirizzata al Ministro delle Finanze Antonio Mosconi. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, *“Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”*.

Nel marzo dello stesso 1936, con il “passaggio di testimone” fra il Senatore Mayer e il Governatore della Banca d’Italia, Vincenzo Azzolini, il nostro Maggiore Rossi cessò l’incarico presso l’I.M.I., facendo così rientro al Gabinetto del Ministro delle Finanze²¹⁸.

Nominato “*Capo dell’Ufficio Stampa*” del Ministero, Vittorio G. Rossi si distinse, in modo particolare, nella compilazione del bollettino quotidiano pubblicato sulla “*Rassegna economica e finanziaria della stampa estera*” (testata che dirigerà a partire dal 1939), sottoposta alla supervisione dell’Ispettore Generale dell’Ufficio di Coordinamento Tributario e Legislativo.

Del 1° agosto 1938 è la consacrazione letteraria del Rossi, con il conseguimento, in ex equo con lo scrittore Enrico Pea, del IX Premio “*Viareggio*”²¹⁹.

A consentirgli tale vittoria fu il romanzo “*Oceano*”, con il quale l’autore racconta il viaggio di un piroscafo norvegese da carico che parte a Bergen diretto ai porti dell’America centrale. A bordo c’è un solo passeggero - lo scrittore - il quale si trova subito nel proprio elemento e si confonde nel sentimento del tempo e nell’adesione immediata al clima ed all’equipaggio, quasi come se fosse sempre vissuto sul mare.

In realtà, come ammise lo stesso Rossi in un’intervista rilasciata a Gino De Sanctis, il libro gli era stato commissionato dall’editore Valentino Bompiani nel 1937 ed egli, prendendo la palla al balzo, aveva accettato l’ospitalità di un cargo norvegese che gli consentì di viaggiare nei mari del nord e così:

²¹⁸ Nel 1936, per effetto del Decreto legge 12 marzo 1936, n. 376 (Legge Bancaria), il Governo varò anche la riforma dell’IMI, il quale, da quel momento, fu posto sotto la Presidenza del Governatore della Banca d’Italia. Il Senatore Mayer cessò, quindi, l’alto incarico il 14 marzo dello stesso anno.

²¹⁹ La prima edizione del premio Viareggio risale all’10 agosto 1930, sulla base di un’idea nata l’anno prima a Carlo Salsa, Alberto Colantuoni, Leonida Rapaci, Primo Conti e Gian Capo.

“...partii, e fra una tempesta e l'altra, mentre mi godevo le rabbie della natura e mi studiavo la diversità degli uomini, scrissi Oceano”²²⁰.

L'11 agosto 1938, il Rossi si meritò quindi un altro Encomio Semplice, per *“motivi artistici”* è il caso di dire.

Eccone la motivazione: *“Affermatosi scrittore e letterato di alto valore, dava alla stampa il romanzo “Oceano” che – profondamente ispirato e magistralmente scritto – gli meritava il più unanime compiacimento della critica letteraria e l'alto onore del premio “Viareggio” per l'anno 1938”*.

Nel darne comunicazione all'interessato, il Comandante Generale del Corpo, Generale Riccardo Calcagno, scrisse:

“L'importante avvenimento – che fa onore a Voi ed al Corpo – è una nuova e più brillante affermazione della Vostra valentia di studioso e di letterato...”²²¹.

Ma l'importanza dell'ambito premio fu confermata anche dal fatto che lo stesso Ministero della Cultura Popolare, Dino Alfieri, ritenne doverose trasmettere al nuovo Comandante Generale del Corpo, Generale di C.A. Ugo Pignetti, subentrato al Generale Calcagno, una copia del volume in questione.

Un giudizio prettamente letterario fu riportato anche sulle note caratteristiche, compilate in data 1° dicembre 1938 dal Capo dell'Ufficio di Segreteria del Comando Generale del Corpo²²². Riguardo allo scrittore-ufficiale (che era stato promosso Tenente Colonnello il precedente 8 agosto), il Col. Carlo Vinay scrisse:

²²⁰ L'intervista fu pubblicata sulla citata rivista “Ipotesi” con il titolo “Uno scrittore senza critici”.

²²¹ Lettera prot. n. 56838 in data 11 agosto 1938. In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

²²² Il Capo della Segreteria fu l'antesignano dell'Attuale Capo di Stato Maggiore, carica istituita nel 1954.

“In competizione con i maggiori esponenti della letteratura nazionale, il Ten. Col. Rossi Vittorio ha conseguito nel 1938 il premio Viareggio, per il suo bel libro “Oceano”, assicurandosi per tal guisa un posto di primo piano nella nostra letteratura contemporanea e la più ambita e sicura consacrazione delle sue notevolissime qualità di scrittore dall’intelligenza vivace, dallo spirito di osservazione molto acuto, dall’intuizione rapidissima, dall’immaginazione fervida e palpitante di realismo, dalla cultura vastissima e magnificamente assimilata, dotato di uno stile letterario brillante, perfetto e scoppiettante nella forma, incisivo ed arguto nella rappresentazione delle immagini, talora anche lievemente scanzonato, sempre interessante ed istruttivo per la scelta dei soggetti, epperò piacevolissimo a leggersi”.

Secondo il citato Paolo Albertelli, la notorietà acquisita con il premio “Viareggio” valse al Rossi anche l’inizio di collaborazione con il “Corriere della Sera”, di cui fu giornalista e corrispondente, spesso dall’estero, dal 1939 fino all’interruzione del settembre 1943.

Con lo scoppio della 2^a guerra mondiale, Vittorio G. Rossi non fu mobilitato, continuando così la sua attività di “Capo Ufficio Stampa” del Ministero, di collaboratore di numerose riviste, ma soprattutto di scrittore. E’ dello stesso anno, infatti, la pubblicazione del libro “Sabbia”, d’argomento desertico e arabo, al quale, nel 1941, fece seguito “La guerra dei marinai”, un raccolta di articoli dedicati alla Marina italiana, commissionata dalla stessa Regia Marina.

La mancata mobilitazione del Rossi non piacque però alle Gerarchie del Corpo, le quali erano in cerca di ufficiali superiori a cui affidare incarichi di comando al fronte. Il 19 febbraio 1942, il Comandante Generale Aymonino (che lo ricordiamo era pur sempre un Generale del Regio Esercito) segnalò persino al Ministro delle Finanze in persona, Paolo Thaon di Revel, l’opportunità di

destinare il colonnello *Rossi* al comando di un battaglione mobilitato, osservando che:

“...pur essendo della classe 1898, non è mai stato mobilitato durante la guerra '15 e '18 e l'attuale, talché anche il suo interesse ne risulterebbe indubbiamente pregiudicato...”²²³.

Ovviamente, il Ministro non rinunciò al grande giornalista e scrittore, pur sapendo che ciò ne avrebbe, in futuro, pregiudicato l'avanzamento al grado superiore.

Nel giudizio conclusivo, che il Generale Aymonino, a differenza di quanto avessero fatto il Capo della Segreteria del Comando Generale (Colonnello Carlo Vinay) e lo stesso Comandante in 2^a (Generale di Divisione Paolo Gamondi), appose sul documento caratteristico del *Rossi* alla data del 30 dicembre 1942, fu infatti ribadito che l'ufficiale superiore:

“Ha continuato a prestar servizio al Gabinetto dell'Eccellenza il Ministro con incarichi non aventi attinenza con il servizio del Corpo”.

Nell'ovvietà del giudizio, lo stesso Vittorio G. *Rossi* comprese che per lui la carriera nelle Fiamme Gialle si stava avviando a conclusione.

Il 1° maggio 1943 fu, quindi, collocato nella posizione ausiliaria e contestualmente richiamato in servizio il successivo 21 maggio, continuando la sua opera presso l'Ufficio Stampa del Gabinetto del Ministro delle Finanze.

In conseguenza del fatidico 8 settembre 1943, Vittorio G. *Rossi* fu nuovamente ricollocato in ausiliaria, con decorrenza 1° ottobre. Posto nella riserva il 1° maggio 1951, l'ufficiale fu collocato in congedo assoluto il 9 gennaio

²²³ In A.M.S.G.F. – fascicolo matricolare n. 1856, “Ufficiale Rossi Vittorio Giambattista”.

1964. In realtà il Rossi smise materialmente l'uniforme nello stesso 1943, pressato dai sempre maggiori impegni di scrittore e di reporter.

Durante la Repubblica Sociale Italiana, Vittorio G. Rossi rifiutò la collaborazione al *"Corriere della Sera"*, non nascondendo così i suoi sentimenti di uomo libero e democratico.

Frattanto, nello stesso 1943, aveva pubblicato *"Pelle d'uomo"*, dedicato ai pescatori di merluzzo nei banchi di Terranova, mentre è del 1945 la prima edizione di *"Alga"*.

Terminata la guerra, che il Rossi aveva visto da vicino essendo stato corrispondente per conto della Regia Marina, riprese a lavorare per il *"Corriere"* in qualità di inviato speciale.

Aumentarono, di conseguenza, i viaggi all'estero, che lo portarono dall'Europa all'Asia minore e persino in paesi esotici, come le Antille, i Caraibi ma anche l'Indonesia e la Groenlandia. Lavorò molto in Medio Oriente ed altri Paesi islamici, alternando le interviste a politici e a personalità di fama internazionale con le grandi battute di pesca che lo portarono nei luoghi più impensabili della terra.

Dagli innumerevoli viaggi nacquero altrettanti libri di successo, quali *"Soviet"*, del 1951, uno dei primi reportage critici dall'URSS staliniana dopo la fine della guerra, e poi *"Il granchio gioca col mare"*, del 1957, che raccoglie i vari servizi curati da inviato speciale del *"Corriere della Sera"*, quindi *"Festa delle Lanterne"*, del 1960 e la *"La Terra è un'arancia dolce"*, del 1961. Il 1961 è anche l'anno in cui Vittorio G. Rossi assume una nuova collaborazione giornalistica, quella con la rivista *"Epoca"*, alla quale, nel '69, affiancherà anche quella con *"Grazia"*.

Ricordare tutti gli altri libri pubblicati negli anni seguenti non è operazione facile. E' doveroso, però, citare titoli arcinoti come: *"Però il mare è ancora quello"*, del 1966, *"Teschio e tibie"*, del 1968, un romanzo d'argomento piratesco, *"L'orso sogna le pere"*, del 1971, che contiene vicende e riflessioni diverse a carattere esistenziale, e poi *"Fauna"*, del 1972, *"Calme di luglio"*, del 1973, *Il cane abbaia alla luna*, del 1975 fino allo stupendo *"Maestrone"*, del 1976, suo ultimo libro contenente pensieri ed aforismi di diverso genere sul senso della vita.

Notissimo all'estero, al punto che le sue principali opere sono state tradotte nelle maggiori lingue internazionali, Vittorio G. Rossi curò rapporti personali ed epistolari con i più importanti uomini di cultura del suo tempo. Numerosi sono i carteggi con i vari Benedetto Croce, Giuseppe Ungaretti, Riccardo Bacchelli, ma soprattutto con gli amici Buzzati, Ojetti e Bosco.

Per concludere, ci piace pensare che in tutti questi anni, Vittorio G. Rossi sia rimasto amico anche dei suoi finanzieri di mare. A confermarci il dato sono le sue interviste, ma soprattutto le lettere ed i suoi tradizionali cartoncini colorati con l'intestazione di *"Epoca"*, sui quali, con la tradizionale grafia, che qualcuno ha definito *"fluido corsivo vagamente dannunziano"*, lo scrittore ci ha lasciato alcune stupende impressioni sul mestiere del mare, sul Naviglio e sulla stessa Scuola Nautica del Corpo.

Dalla lunga intervista concessa nel 1972 al Prof. Guido Sommovilla togliamo i seguenti brani nei quali Vittorio G. Rossi, senza peraltro citare il Corpo in maniera diretta, ricordò con affetto il suo *"antico mestiere"* di marinaio con le Fiamme Gialle. Esordì con la frase:

"Io sono stato educato da ragazzo ad aver da fare col pericolo. Era il mio mestiere. Avevo scelto quel mestiere, e avrei continuato a farlo, contento di farlo, se non avessi avuto, anche da bambino, il desiderio di fare il mestiere che ho fatto"

adesso e che ormai faccio da tanti anni. Però ho dovuto provarlo, perché io non sapevo se riuscivo”.

E poi, riguardo all'importanza del ruolo di militare, aggiunse:

“Noi eravamo destinati a morire per servire la Patria. Eravamo lì pronti e disponibili a trasformarci in salma...”.

Ed infine, come peraltro era sua costume, un pizzico di franchezza, specialmente quando dice:

“... ho lasciato il vecchio mestiere solo quando ho visto che le mie cose le compravano e pagavano, se no come vivevo? La miseria è brutta; la ricchezza è una disgrazia, ma la miseria è anch'essa una disgrazia”.

Nell'intervista concessa a Loredana Prada Moroni, Vittorio G. Rossi aggiunge dati ancora più interessanti riguardo alla sua vita militare:

“Ho fatto la scuola per fare il mestiere militare (.) lo dicevo: a me piacerebbe fare lo scrittore, ma sono preparato per fare un mestiere; e sono andato a farlo”.

Ma soprattutto consolida il suo legame con gli uomini del mare, affermando:

“I veri miei amici sono quelli navali, perché parliamo di cose che mi interessano, cose che abbiamo avuto in comune”.

E fra i cosiddetti *“amici navali”*, un posto di primo piano per il Rossi lo rivestì il Colonnello e futuro Generale Mario Pizzuti, già ufficiale addetto al Servizio Navale del Corpo ed in seguito Capo Ufficio Stampa del Comando Generale. La corrispondenza fra i due ebbe presumibilmente inizio negli anni '60, come confermano alcuni originali di lettere e cartoncini donati dal Pizzuti al Museo Storico del Corpo.

In una cartolina spedita da Santa Margherita Ligure il 31 luglio 1969, il tono usato da Vittorio G. Rossi è davvero amichevole, poiché dice al Pizzuti:

“...la Sua gentilezza mi risveglia ricordi antichi, purtroppo, molto antichi. Grazie di cuore. Tante cose buone dal Suo...”.

In una lettera, datata 22 dicembre 1974, lo scrittore si complimentò, e con grande affetto, con il Pizzuti, per l’iniziativa di aver voluto dedicare il calendario storico del Corpo, edizione 1975, alla storia del Servizio Navale. Dal testo del calendario, il Rossi aveva appreso che per alcune nuove imbarcazioni destinate al Servizio Navale era stato ripristinato l’uso del termine *“Guardacoste”*, a lui tanto caro. A tal riguardo scrisse:

“Credo che sia bene diffondere l’idea e la parola di guardacoste. E’ antica, e più appropriata che mai anche adesso (...) è anche parola di facile penetrazione nel pubblico; ha un certo sapore di romanzi d’avventura”.

Ancor più significativa la lettera indirizzata al Pizzuti per complimentarsi del libro *“La Scuola Nautica della Guardia di Finanza”*, edito dall’Ufficio Stampa del Comando Generale del Corpo nel 1976, in occasione del cinquantenario dell’istituzione della Scuola Nautica a Pola.

In un passo della lunga lettera si legge: *“... quanta commozione mi ha dato rivedere la mia Scuola, le mie navi e barche, e sopra tutto quelli che hanno dato con tanta disciplina e tanto amore e ardore gli anni più fervidi della loro vita...”.*

In ogni caso, Vittorio G. Rossi rimise anche piede in una caserma della Guardia di Finanza moltissimi anni dopo il suo congedo, anzi, per amor di cronaca, giusto un anno prima di morire.

Negli anni 1976-1977 la sua fama era accresciuta ancor di più tra le Fiamme Gialle, specie dopo che il citato libro sul cinquantenario della Scuola ed alcuni articoli editi dalla rivista *“Il Finanziere”* avevano ricordato la sua lunga militanza

nel Corpo e, soprattutto, il suo ruolo in favore della nascita della Scuola di Pola e per l'ammodernamento del Servizio Navale.

Con tali premesse, l'11 gennaio 1977, in occasione del suo 79° compleanno, il Comandante Generale del Corpo invitò il "Comandante" a fargli visita in Via Sicilia, allora sede dell'alto comando: Vittorio G. Rossi accettò di buona lena.

Di quel memorabile giorno, il Direttore de "Il Finanziere", Espedito Finizio scrisse:

"... il Comandante Generale aveva voluto conoscere il primo comandante del reparto ed egli aveva aderito tempestivamente, presentandosi commosso ed emozionato in Via Sicilia, come se non fosse l'affermato scrittore noto in tutto il mondo, ma ancora il giovane ufficiale <<adetto al naviglio>>.

Avaro di parole quanto era fecondo nello scrivere, non mancò però in quell'occasione di rivolgere espressioni di apprezzamento per l'efficienza del Servizio Navale qual è oggi. E non mancò di ricordare quanti avevano trascorso con lui gli anni <<pionieristici>> di Pola"²²⁴.

Alla soglia degli ottant'anni, al direttore di "Epoca" che gli chiese di riprendere la collaborazione interrotta, Vittorio G. Rossi rispose:

"E poi anche per me è tempo di tirare i remi in barca e smettere di abbaiare alla luna".

I remi in barca, il grande ligure li tirò, infatti, di lì a poco, esattamente il 4 gennaio 1978, allorquando si spense prematuramente in Roma. La stampa, nel dare ampia notizia della sua morte, ricordò la sua attività di prolifico scrittore e di inviato speciale per conto dei più importanti giornali italiani.

Un quotidiano romano scrisse anche che Vittorio G. Rossi aveva:

²²⁴ Espedito Finizio, "Un prestigioso scrittore in Fiamme Gialle", in "Il Finanziere", numero di febbraio 1978.

“il mare nella vita, quindi nel lavoro e nell’arte”.

Ed il *“mare nel lavoro”* fu un sentimento che maturò tra le sue Fiamme Gialle, alle quali dedicò molti anni della sua intensa esistenza, come speriamo di aver ricordato con il presente lavoro.

Durante la sua presenza a Pola, presso la Scuola Nautica si forgiarono i migliori uomini del Naviglio del Corpo e gli istruttori per le generazioni successive, creando così lo spirito del Servizio Navale. Furono, quelli, gli anni di allievi come Alfredo Avallone, Francesco Mazzei, Aldo Oltramonti e di tante altre Fiamme Gialle che a breve distanza di tempo di sarebbero immolate per la Patria, protagoniste di gesta eroiche che lo stesso Vittorio G. Rossi aveva già sapientemente immortalato nei suoi meravigliosi libri.

BIBLIOGRAFIA

ACCASCINA Maria, *“Profilo dell’architettura a Messina dal 1600 al 1800”*, Edizioni dell’Ateneo – Roma, anno 1964.

AA.VV. *“La Guardia di Finanza in due secoli di storia italiana”*, Editalia – Roma, anno 1993.

AA.VV. (Paola Radici Colace e Antonino Zumbo, a cura di), *“Atti del Convegno Itinerari Basiliani. Messina, 24 – 25 marzo 2006”*, Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – anno 2006.

AA.VV. (Antonio Lanza, Attilio Urso, Francesco Petrillo), *“Pola 2013. Appunti Giallo-Verdi in Sinergia”*, Edizioni San Giorgio – Campobasso, anno 2013.

BATTAGIA Michele, *“Cenni storici e statistici sopra l’isola della Giudecca”*, Tipografia di G.B. Merlo – Venezia, anno 1832.

BATTAGLIA Rosario, *“L’ultimo Splendore. Messina tra rilancio e decadenza (1815 – 1920)”*, Rubettino Editore – Soveria Mannelli, anno 2003.

BOATTI Giorgio, *“La Terra Trema – Messina 28 dicembre 1908 – i trenta secondi che cambiarono l’Italia, non gli italiani”*, Mondadori Editore Milano, anno 2004.

BONFANTI Sicinio, *“La Giudecca nella storia, nell’arte, nella vita”*, Libreria Emiliana Editrice – Venezia, anno 1930.

BRUNO Francesco, *“Il Santuario di Montalto in Messina: memorie storiche illustrate con documenti inediti”*, Officina Tipografica F.lli Bruschetta – Messina, anno 1927.

CAPPELLETTI Licurgo, *“Storia d’Italia Dalla caduta dell’Impero romano d’occidente fino ai giorni Nostri (476-1900)”*, Vallardi Editore, anno 1932.

CARPINTERI Lino - FARAGUNA Mariano, *“L’Austria era un paese ordinato”*, Edizioni de La Cittadella – Trieste, 1969.

CENDAMO Vincenzo, *“I Carabinieri a Messina”*, Edas – Messina, anno 1992.

GALIANO Salvatore, *“Federico Barbieri e i suoi tempi”*, Tipografia Agostiniana – Roma, anno 1928.

GORI Agostino, *“Il Popolo Italiano nella storia della Libertà e della grandezza della patria dal 1800 ai giorni d’oggi”*, Vallardi Editore, anno 1928.

GROSSO CAPOCARDO Giuseppe, *“Guida per la Città di Messina”*, Editore Giuseppe Fiumara – Messina, anno 1841.

LANZA Salvatore, *“Guida del viaggiatore in Sicilia”*, edizione F.lli Pedone e Lauriel – Palermo, anno 1859.

Legione Guardia di Finanza di Messina, *“Diario Storico della 12^a Legione Guardia di Finanza”*, Comando della 12^a Legione – Messina, anno 1964.

LUCIANI Luciano – SEVERINO Gerardo, *“Il Comando Generale della Guardia di Finanza nel primo secolo di attività”*, Ente Editoriale della Guardia di Finanza - Roma, anno 2006.

MACK SMITH Denis, *“Storia d’Italia 1861-1969”*, Milano, anno 1984.

MANDALARI Gianantonio, *“I primi ricordi monumentali del popolo italiano al suo Re Umberto Il Buono”*, Forgotten Books – Londra, anno 2014.

MARSETIČ Raul, La Regia Manifattura Tabacchi a Pola, Quaderni XXVII, 2016

MATRANGA Filippo, *“Il Monastero del SS Salvatore dei Greci dell’Acroterio di Messina e San Luca primo archimandrita autore del cartolifacio, o sia della raccolta di codici greci di quel monastero: dissertazione letta nella seduta del 12*

luglio 1885”, in “Atti della Regia Accademia Peloritana”, Tipografia Antonio Di Domenico – Messina, anno 1887.

MARTINEZ Giuseppe, *“Iconografia e guida della città di Messina”*, Tipografia Ribera – Messina, anno 1882.

MARTINEZ Giuseppe, *“Guida manuale di Messina con pianta della città”*, Tipografia Ribera – Messina, anno 1874.

MARULLO DI CONDOJANNI Francesco, *“Consimile della domanda presentata dal Conte Francesco Marullo di Condojanni principe di Castellaci all’ill.mo sig. Sindaco e componenti la giunta municipale di Messina per lo acquisto di una piccola parte dell’ex monastero di Montalto da servire di norma ai signori consiglieri municipali della stessa città”*, Tipografia Oliva – Messina, anno 1899.

MECCARIELLO Pier Paolo, *“Finanza di Mare – dalle scordore ai pattugliatori”*, Editalia – Roma, anno 1994.

MECCARIELLO Pierpaolo, *“Storia della Guardia di Finanza”*, Edizione Editalia – Roma, anno 2003.

MERCADANTE Francesco (a cura di), *“Il terremoto di Messina: corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche”*, Edizione dell’Ateneo – Roma, anno 1962.

Ministero delle Finanze, *“Relazioni delle Amministrazioni Finanziarie per l’anno 1882”*, Tipografia Eredi Botta - Roma, anno 1882.

Ministero delle Finanze - Direzione Generale delle Gabelle, *“Istruzione Militare pel Corpo delle Guardie di Finanza”*, Stamperia Reale – Roma, anno 1882.

Municipio di Messina. *“Messina e dintorni: guida a cura del Municipio”*, Prem. Stab. G. Crupi – Messina, anno 1902.

Museo Storico della Guardia di Finanza, *“Libro d’Oro della Guardia di Finanza”*, Edizione Museo Storico G. di F. Roma, anno 1965.

OLIVO Domenico, *“Lecture per le Guardie di Finanza”*, Stabilimento Tipografico Salvatore Marino- Caserta, anno 1903.

PAPA Giovanni, *“Cenni pel progetto di un palazzo doganale pel porto franco nella città di Messina”*, Stamperia di T. Capra – Messina, anno 1859.

REINA Placido, *“Delle notizie storiche della città di Messina”*, Stamperia del Senato per Paolo Bonacota – Messina, anno 1668.

RICCOBONO Franz, *“Immagini di Messina, 1857 – 1907”*, Edas – Messina, anno 2004.

RICCOBONO Franz, *“Immagini di Messina, 1908 – 1909: nella secolare ricorrenza”*, Edas – Messina, anno 2008.

SANCIMINO Federico, DI BARTOLOMEO Michele, *“Dal primo colpo all’ultima frontiera. La Guardia di Finanza a Gorizia: una storia lunga un secolo”*, LEG - Gorizia, maggio 2014

SALTARELLI Glauco, *“Isidoro Saltarelli. Una vita al servizio della Patria”*, Elsa Mambro editore – Formia, anno 2009.

SERMONTI Rutilio, *“I Carabinieri nella storia d’Italia”*, Centro Editoriale Nazionale – Roma, anno 1980.

SEVERINO Gerardo – GUIDOLOTTI Lamberto, *“La Banda Musicale della Guardia di Finanza”*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Centro Tipografico Fiamme Gialle – Roma, anno 1996.

SEVERINO Gerardo, *“Una Fiamma Gialla di nome Vittorio G. Rossi”*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2006.

SEVERINO Gerardo, *“Morte sullo Stretto. I cento anni del terremoto di Messina e Reggio Calabria e del soccorso della Guardia di Finanza”*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2008.

SEVERINO Gerardo, *“Le Fiamme Gialle nei giorni del terremoto della Marsica. I cento anni del terremoto del 1915, memorie sulle operazioni di soccorso”*, Edizione Scuola di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza – Ostia Lido, anno 2015.

SEVERINO Gerardo, SANCIMINO Federico, *“Finanzieri di mare a Trieste. Dall’aquila asburgica al tricolore italiano (1829-2016)”*, Itinera Progetti Editore, 2016.

STRAFFORELLO Gustavo, *“La Patria. Geografia dell’Italia”* – volume dedicato alla Sicilia, Unione Tipografico-Editrice – Torino, anno 1893.

TASSINI Giuseppe, *“Edifici di Venezia distrutti o volti ad uso diverso da quello a cui furono in origine destinati”*, Reale Tipografia G. Cecchini – Venezia, anno 1885.

Ufficio del Lavoro, *“Statistiche degli scioperi avvenuti in Italia (1901-1913)”*, edizione Ministero dell’Agricoltura, Industria e Commercio – Roma, anno 1913.

Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *“L’Esercito per il Paese 1861 – 1975”*, Ministero della Difesa – Stato Maggiore Esercito – Roma, anno 1977.

VILLARI Letterio, *“Dell’origine del predicato di Trigona dato a San Bartolomeo di Smeri, monaco italo-greco, fondatore del SS. Salvatore dei Greci in Messina”*, Tipografia Ditta D’Amico – Messina, anno 1956.

Comando Generale G. di F., *“Il Servizio Navale della Guardia di Finanza”*, edizione Ufficio Stampa Comando Generale Guardia di Finanza – Roma, anno 1992.

VANNINI Massimo (con contributo di Gerardo Severino), *“Sentinelle del mare. Storia delle Fiamme Gialle del mare dalle origini ai giorni nostri”*, Gianni luculano Editore – Pavia, anno 2001.

ZANOTTO Francesco, *“Nuovissima Guida di Venezia e delle Isola della sua laguna”*, Gio. Brizeghel Tip. Lit. Editore – Venezia, anno 1856.

L'AUTORE

Il Ten. Col. della Guardia di Finanza Gerardo Severino è nato a Castellabate (Salerno) il 26 ottobre del 1961. Arruolato nel Corpo nel 1981, vi ha percorso una brillante carriera operativa che, fra l'altro, lo ha visto impegnato anche presso il Tribunale di Palermo alle dirette dipendenze del compianto Giudice Giovanni Falcone. Promosso ufficiale per "meriti eccezionali" nel 2003, è stato posto alla direzione del Museo Storico del Corpo, nonché a capo di due Sezioni dell'Ufficio Storico del Comando Generale della Guardia di Finanza, incarico, quest'ultimo, ricoperto sino al luglio del 2014. Il Ten. Col. Severino è autore di numerosi libri, saggi ed articoli di storia militare, molti dei quali pubblicati dalle principali riviste italiane ed internazionali. È destinatario di numerosi riconoscimenti, sia nazionali che internazionali, fra i quali il prestigioso "Premio Joe Petrosino", edizione 2010, riservato a chi si è particolarmente distinto nella lotta alla criminalità organizzata. Fra le numerose onorificenze che gli sono state concesse, alcune anche da parte di Stati Esteri, si registra quella di Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italia, concessagli dal Capo dello Stato il 27 dicembre 2013. È anche "Cittadino Onorario" di alcuni Comuni italiani, a lui riconoscenti per le ricerche che ha dedicato ad importanti eroi delle Fiamme Gialle. Attualmente l'ufficiale ricopre anche l'incarico di Direttore del "Nucleo di Ricerca" al quale il Comandante Generale della Guardia di Finanza ha affidato il compito di ricostruire le azioni umanitarie delle quali si resero protagonisti i finanziari in favore dei profughi ebrei e dei perseguitati dal nazi-fascismo dopo l'8 settembre 1943. Il "Nucleo di Ricerca" da lui presieduto, oltre ad una Medaglia d'Oro al Merito Civile concessa alla Bandiera di Guerra della Guardia di Finanza ha ottenuto altre sette Medaglie d'Oro al Merito Civile individuali, nonché cinque Medaglie di "Giusti fra le Nazioni", concesse tutte alla memoria

di militari del Corpo che si sono distinti in favore dei profughi ebrei e dei perseguitati dal nazifascismo, alcuni dei quali caduti nei campi di sterminio tedeschi, o fucilati. Nel 2014 è stato nominato Consulente Storico nell'ambito della causa di beatificazione di Don Giuseppe Gabana, già Cappellano Militare della Legione Guardia di Finanza di Trieste. Nel 2015, in omaggio ai suoi studi, ricerche e pubblicazioni tematiche dedicate alla Resistenza, gli è stato attribuito il prestigioso premio nazionale "Renato Benedetto Fabrizi" da parte dell'Associazione Nazionale Partigiani d'Italia. È stato docente in occasione di due recenti corsi in Archivistica, tenutesi presso l'Ufficio Storico dell'Arma dei Carabinieri. In ultimo, il 15 novembre del 2019, gli è stata conferita la Laurea Magistrale Honoris Causa in "Scienza e Tecniche della Comunicazione" da parte dell'Università di Varese.