

GERARDO SEVERINO

# LE FIAMME GIALLE

# DELLA GIUDECCA

**STORIA E VICENDE OPERATIVE DEI REPARTI NAVALI  
DELLA GUARDIA DI FINANZA SULLA CELEBRE ISOLA VENEZIANA**

**(1866 - 2021)**

## INTRODUZIONE

*Al di là di quanto viene già esplicitato dal titolo, scopo principale del presente libro è quello di ricostruire le tappe più significative concernenti la presenza delle Fiamme Gialle, principalmente quelle del c.d. “Contingente di Mare”, sull’Isola della Giudecca, intendendo per tale, in verità, il complesso di otto isolette collegate tra di loro situato a Sud del centro Storico veneziano, che si affaccia sull’omonimo Canale, proprio di fronte al Sestiere di Dorsoduro.*

*Si tratta di una presenza che risale ad un’epoca precedente alla stessa annessione di Venezia e del Veneto al Regno d’Italia, alla fine della 3<sup>a</sup> Guerra d’Indipendenza, allorquando alla Giudecca operava già un piccolo ufficio doganale, dipendente dalla storica Dogana principale detta “della Salute”, meglio nota come Dogana da Mar.*

*I Finanzieri, in verità, erano presenti a Venezia già nel periodo Napoleonico, come approfondiremo meglio nell’introduzione al primo capitolo, per poi essere “mantenuti in vita” anche sotto l’Imperial Regio Governo Austriaco.*

*Con il passaggio del Veneto all’Italia, nel corso del 1866 per l’appunto, la Giudecca fu “occupata” da un modesto contingente di Guardie di Finanza, i militi dell’ex Imperial R. Guardia di Finanza del Lombardo Veneto che “rimasero” al loro posto, in attesa dello stanziamento in città dei reparti del Corpo Doganale dello stesso Regno d’Italia.*

*Di lì a poco l’isola diverrà, infatti, sede di importanti reparti della Guardia Doganale e, poi, dal 1881 di Finanza: dalla gloriosa “Stazione dei Piroscafi Doganali”, che vi operò dal 1868 al 1874, ad alcune Brigate, “Stanziali”, “Mare” e “Porto”, ma soprattutto sede del benemerito “Deposito d’Istruzione Allievi*

*Guardie”, istituito nel 1881 e che vi sarà ospite sino al 1890, quando se ne decise il trasferimento in terra ferma.*

*Dal 1896 in avanti, infine, la Giudecca fu sede di una “Stazione Battelli Incrociatori” del Corpo, la quale, pur cambiando spesso denominazione e competenze, svolse un lavoro straordinariamente importante, sia a tutela dell’Erario nazionale, assicurando la vigilanza anti-contrabbando in Laguna, sia a difesa della città durante le due guerre mondiali, assicurando la vigilanza e la protezione degli obiettivi militari da eventuali attacchi nemici, ma anche la tutela e la salvaguardia delle vite umane, consentendo il salvataggio di tante persone: fatti, questi, che ovviamente verranno approfonditi nei capitoli che seguiranno.*

*In tale prospettiva verranno, quindi, ricordati taluni fatti eroici accaduti in Laguna, principalmente per merito delle Fiamme Gialle del mare, ma anche i caduti che la Specialità ha avuto nel corso degli anni.*

*Concludo evidenziando come la Giudecca rappresenti, sia per il Corpo in generale che per le Fiamme Gialle che a tutt’oggi vi vivono e operano, presso la storica “Caserma Tommaso Mocenigo, una delle più antiche sedi di servizio: una presenza ultracentenaria che valeva la pena di essere ricostruita attraverso queste modeste pagine.*

*In esse ho cercato di ricostruire, in buona sostanza, oltre alle tappe ordinarie (o organizzative che dir si voglia) legate ai vari reparti che vi operarono, anche fatti, eventi e persone collegate a tale sede, come nel caso del compianto Finanziere “mare” Alberto Calascione, in servizio presso la “Squadriglia Navale Interna”, caduto in servizio il 29 maggio 1873, barbaramente assassinato da un contrabbandiere veneziano.*

*Nella stessa “Caserma Mocenigo” vi è una lapide a ricordo del suo sacrificio, peraltro ricompensato solo con un modestissimo Encomio Solenne “alla*

*memoria", quasi a monito per le Fiamme Gialle che vi operano (e che vi opereranno in futuro) affinché seguano sempre la via del dovere e dell'onestà, a vantaggio delle varie forme di Libertà che il Paese ha affidato alla nostra gloriosa e plurisecolare Istituzione.*

*Roma, 21 settembre 2021.*

*Ten.Col. Gerardo Severino  
Direttore Museo Storico Guardia di Finanza*

## 1° CAPITOLO

# FINANZIERI DI TERRA E DI MARE A VENEZIA AI TEMPI DELLE DOMINAZIONI FRANCESE E AUSTRIACA

(1797 – 1814)

Come abbiamo anticipato nell'introduzione, già sotto i francesi, Venezia vide all'opera un primo vero Corpo di Finanziere, fra i quali anche una discreta "Componente Marittima".

Ebbene, la storia d'Italia ci ricorda che nel 1797, nonostante la circostanza secondo la quale la Serenissima Repubblica avesse dichiarato la propria neutralità, sia politica che militare, la Campagna d'Italia voluta dalla Francia rivoluzionaria contrapposta all'Austria, e che aveva sin lì interessato parte del territorio Veneto, non si fermò affatto dinanzi a cotanta storia, prim'ancora che a cotanto esempio di democrazia e indipendenza.

Fu così che la millenaria Repubblica di Venezia, in quel contesto in mano al Doge Ludovico Manin, fu invasa dalle truppe francesi di Napoleone Bonaparte, le quali non esitarono ad occupare la terraferma, giungendo così ai margini della Laguna.

Costretto dalla minaccia francese di entrare in città, il Doge Manin, nella seduta del 12 maggio 1797, abdicò, deponendo così le insegne del comando, mentre il Maggior Consiglio dichiarò decaduta la stessa Repubblica. Il Governo della città passò, dunque, ad una Municipalità davvero effimera, reclutata prevalentemente tra gli elementi locali filo-francesi, e, per questo, posta sotto il controllo del comando militare Napoleonico.

Si tratterà di una brevissima esperienza democratica, se consideriamo che ben presto, lo stesso Napoleone, tradendo le aspettative dei giacobini locali, ma principalmente quelle degli illuministi dell'Italia intera, i quali speravano di vedervi trionfare gli ideali di libertà affermatasi in Francia con la nota Rivoluzione, deciderà per Venezia e per il Veneto un destino ben peggiore.

Con la pace, contrassegnata dal noto "Trattato di Campoformio", firmato il 17 ottobre del 1797, la Francia si spartì letteralmente il Nord dell'Italia con la stessa Austria contro la quale aveva sin lì combattuto. Fu così che Venezia e i suoi territori italiani (Venezia, lo ricordiamo, aveva possedimenti anche in Istria e Dalmazia) fino alla linea dell'Adige furono ceduti alla corona Asburgica.

La stupenda città di Venezia, così come Verona ed altri centri del Veneto, cercò di "dire la sua", innescando qualche tumulto popolare, peraltro soffocato nel sangue dai soldati francesi, gli stessi che per ordine del "Grande Corso", l'avevano già depredata di innumerevoli tesori d'arte.

La Francia Napoleonica "cedette" la piazza veneziana agli austriaci sul finire di quello stesso infausto anno. Questi raggiunsero la Laguna nel gennaio dell'anno dopo, sperando di occupare per sempre quegli straordinari luoghi di storia e di civiltà, e un tempo anche e soprattutto fonte di grandi commerci e ricchezze. In verità si tratterà di un primo, breve periodo, come approfondiremo nel capitolo che segue.

Fu, tuttavia, in quello stesso breve periodo che l'Austria "estese" nei territori veneti il dispositivo doganale, ma soprattutto poliziesco, già sperimentato in Lombardia prima dell'occupazione francese. In quella parte del Regno, infatti, sin dal 1780, al tempo del Ducato di Milano, vi era stato istituito un Corpo di Doganieri, inizialmente denominato "Guardia di Finanza", e che in seguito anche in Laguna assumerà il titolo di "Forz'Armata di Finanza".

Gli storici Crociani, Ilari e Paoletti, autori di un celebre testo dedicato alle vicende militari del Regno Italico, ci ricordano, trattando il tema delle forze di sicurezza della Repubblica Cisalpina, che la vecchia “Guardia di Finanza” operante in Lombardia prima dell’invasione Napoleonica (citando per l’appunto l’anno 1780) era ordinata su 42 Squadre, per complessivi 245 militi d’organico<sup>1</sup>.

In verità, il Corpo verrà successivamente riordinato e ampliato, secondo il modello francese dei Preposti di Dogana, sulle cui vicende torneremo in avanti, posto alle dipendenze di un Commissario Generale di Polizia.

Pochissimi elementi di natura operativa conosciamo, invece, riguardo alle vicende legate alla “Forz’Armata di Finanza” del Veneto, considerata anche la brevissima durata dell’occupazione austriaca, la quale ebbe di fatto termine nel dicembre del 1805, allorquando, in virtù del “Trattato di Presburgo”, Venezia e il Veneto furono annessi al Regno Italico e, quindi, tornando così in “mano francese”.

Possiamo solo aggiungere che durante la prima fase del dominio asburgico, la “Forza” fu distinta in attiva e sedentaria e che inizialmente fu destinata alla sola vigilanza doganale delle frontiere, quelle che ovviamente separavano il Veneto dalle Repubbliche Napoleoniche.

Con il passaggio di Venezia e del Veneto nei possedimenti del Regno Italico, la cui Capitale – lo ricordiamo a noi stessi – aveva sede a Milano, i francesi non ebbero alcuna difficoltà, sebbene dopo aver provveduto alle necessarie “epurazioni”, nel mantenere in efficienza e in azione – se non altro nel titolo – il dispositivo sin lì rappresentato dalla “Forz’Armata di Finanza” voluta dagli

---

<sup>1</sup> Piero Crociani, Virgilio Ilari, Ciro Paoletti, *Storia Militare del Regno Italico (1802 – 1814)*, Vol. I, “L’Esercito italiano”, Tomo II, Armi e Corpo dell’Esercito, Ufficio Storico Stato Maggiore dell’Esercito, Roma, 2004, pagg. 855 e 856.

austriaci, peraltro così come avevano già fatto – sempre gli stessi francesi – in Lombardia a partire dal 1797.

Nel rincorrersi degli avvenimenti e delle mutazioni istituzionali, in verità la “Forza” fu rimodellata sul modello del Corpo dei Doganieri Francesi, i già citati Preposti Doganali, Corpo sorto in Francia il 1° maggio del 1791 alle dipendenze del c.d. “Service Actif des Douanes”, e che in seguito, peraltro alimentato da volontari arruolati anche in Italia, passerà alla storia con l’appellativo di “Chasseurs Verts” (Cacciatori Verdi, per via del colore delle loro uniformi), prendendo anche parte alle ulteriori Campagne Napoleoniche, meritando un posto d’onore nella “Grande Armata”.

Al Corpo, nel frattempo, era stato attribuito un proprio Regolamento Organico, emanato a Milano il 26 giugno del 1804, da parte del Ministro delle Finanze, raccolta normativa che ovviamente fu estesa, appena l’anno dopo, anche ai militi in servizio nei territori della vecchia Repubblica Serenissima.

Nel 1811 furono poi approvate le c.d. “Istruzioni per li Capi, Sotto Capi, e le Guardie della R. Finanza”, un vero e proprio Regolamento di Servizio per i membri del Corpo, dal quale apprendiamo, ad esempio, che, in linea generale: <<Il principale istituto di questi Subalterni si è la difesa della R. Finanza e della pubblica sicurezza>>, mentre sul piano prettamente operativo, l’incombenza attribuite ai militi era quella di: <<...invigilare per l’indennità del Dazio della Mercanzia e per l’osservanza degli Editti del Sale, Tabacco, Polvere e Salnitri, Acquavite, e Regolamento de’ Grani, Macina, Dogana morta, e sue Addizioni, Dazio delle Pelli verdi, Dazj vecchi e nuovi di Pane, Vino, Carni nel Forense, e tutt’altre Regalie che già sono e devenissero in amministrazione della R. Finanza>>.

A Venezia e nelle coste del Veneto, così come negli altri porti assoggettati al Regno Italico, le guardie di finanza ebbero, fra gli altri incarichi, anche quello

di custodire i c.d. “posti di ripulsa” (uffici minori adibiti alla sicurezza sanitaria). Notevole fu, poi, la riforma del sistema della vigilanza doganale marittima, all'intero sistema della percezione tributaria.

Come ricordano gli storici Crociani, Ilari e Paoletti: <<*Il decreto imperiale 6 ottobre 1810, reso esecutivo in Italia con decreti 20 giugno e 10 dicembre 1811, stabilì un sistema di “polizia doganiera marittima” che sottoponeva la polizia della navigazione alle dogane, trasferendo parte delle competenze del ministero della marina a quello delle finanze. Le procedure di servizio sperimentate dalla guardia di finanza furono poi sanzionate con decreto del 28 marzo 1812.*

*Con decreto del 27 giugno 1811, integrato da altro del 16 dicembre, furono estesi al Regno d'Italia i regolamenti e i diritti doganali, come pure le leggi e le tariffe di navigazione vigenti nell'Impero francese. Le tariffe imposte ai legni esteri dimezzate a favore dei legni francesi nei porti italiani e illirici e viceversa. Al deposito franco (entrepot) di Venezia (isola di San Giorgio) ne erano aggiunti altri due ad Ancona e Senigallia (durante la fiera, con ammissione delle merci proibite)>><sup>2</sup>.*

Il Corpo della “Forz'Armata di Finanza” del Regno Italico, che ancora nel 1812 troviamo comandato dall'Ispettore Generale di Polizia, Leandro Boniperti, con ufficio presso il Ministero delle Finanze, a Milano, raggiunse un organico di tutto rispetto: ben 3.500 uomini, distinti tra Finanzieri a piedi, a Cavallo e alla Marineria Doganale, in verità poca cosa rispetto agli oltre 40.000 uomini operanti in Francia e negli altri Paesi satelliti, alcuni dei quali attivi in altre aree geografiche italiane.

Ebbene, anche a Venezia e nel Veneto, così come in altre aree geografiche assoggettate al Regno Italico, i Finanzieri seppero distinguersi per valore e spirito di sacrificio, non solo sul piano operativo, lottando alacramente il contrabbando

---

<sup>2</sup> Ivi, pag. 357.

e i violatori delle frontiere, ma soprattutto durante il periodo del c.d. “blocco continentale” e, successivamente, con lo scoppio dell’ennesima guerra contro l’Austria.

Erano, quelli, gli anni in cui anche le coste venete furono flagellate dalla cosiddetta “guerra di corsa”, varata dagli inglesi dopo la vittoriosa battaglia navale di Trafalgar (21 ottobre 1805). La Francia reagì appunto con il noto “blocco continentale”, proclamato da *Napoleone* a Berlino il 21 novembre 1806, nel tentativo – quasi sempre risultato vano – di interdire all'Inghilterra il commercio con il continente.

Le coste italiane, ivi comprese quelle venete, furono sottoposte al flagello dei corsari, mentre quasi tutto l’Adriatico dovette subire non poche scorrerie nemiche, concretizzate mediante colpi di mano contro i porti commerciali, agguati, sbarchi improvvisi, con conseguente cattura di persone e merci alla maniera barbaresca, ma soprattutto saccheggi di navi mercantili e da pesca.

La storia ci ricorda, poi, che il 20 agosto 1813, l’Austria dichiarò guerra alla Francia e ciò mentre Napoleone, nel frattempo reduce dalla disastrosa Campagna di Russia, era stato anche abbandonato dagli alleati Prussiani, che cambiarono così schieramento. Vienna decise così di invadere l'Italia, affidando il comando dell’Armata e delle operazioni al Feldmaresciallo Heinrich Bellegarde.

In breve tempo gli austriaci raggiunsero la Laguna, decretando così, sul finire di novembre di quello stesso anno, il “blocco di Venezia”, sia da terra che da mare. Come ricordano, infatti, anche gli storici Crociani, Ilari e Paoletti: <<Il 21 novembre Venezia era bloccata anche dalla parte di terra, circondata da 8.000 uomini e isolata dalle inondazioni del Basso Po provocate dagli austriaci>><sup>3</sup>.

Alla difesa di Venezia, che in quel contesto si trovava sotto il Podestà Girolamo Bartolomeo Gradenigo, avrebbero certamente contribuito gli stessi

---

<sup>3</sup> Ivi, pag. 106.

Finanzieri. Questi avrebbero poi avuto un ruolo non secondario anche sul piano militare, come ci ricorda il “Diario Storico” della Legione di Venezia. <<*Durante la difesa di Venezia investita per terra dalla Divisione del Generale austriaco Marsciall ritroviamo, infatti, i finanzieri tra i difensori combattenti e, precisamente 201 uomini, che il 1° gennaio 1814 formavano l’organico della Guardia di Finanza di stanza a Venezia*>><sup>4</sup>.

L’organico completo del Corpo, che ovviamente interessava anche gli altri “Posti” o “Squadre” stanziato lungo i confini terrestri e lungo le coste, ammontava invece a 350 unità. Esso si trovava, in quel contesto, al comando dell’Ispettore Cotta<sup>5</sup>, il quale dipendeva, per i fini doganali e fiscali, dall’Intendente di Finanza di Venezia, il Barone del Regno Francesco Vendramin, mentre per la parte relativa all’attività di polizia di sicurezza dal Commissario Generale di Polizia, il Barone del Regno Antonio Mulazzani. Il Corpo dipendeva, infine, per la parte militare, direttamente dal Comandante della Piazza di Venezia e del 1° Circondario, Generale di Brigata Daurier.

In tale ambito abbiamo prova del valore sostenuto dai Finanzieri veneti, i quali si distinsero già in dicembre dell’anno prima, esattamente fra il 12 e il 14, assieme ad altri valorosi. In quella data, infatti, il comandante della Prefettura della “Piave”: <<*...il piemontese Saint Priest, effettuò a Chioggia una sortita con 200 guardie di Venezia, 40 di finanzieri e 60 di marinai, infliggendo 30 perdite al*

---

<sup>4</sup> Cfr. <<Diario Storico della 7<sup>a</sup> Legione Guardia di Finanza. Dalla costituzione al 31 dicembre 1964>>, Venezia, 1965, pag. 8.

<sup>5</sup> Dal *Giornale che contiene quanto è accaduto di militare e politico in Venezia e Circondario durante l’assedio cominciato col giorno 3 ottobre 1813 e terminato nel 19 aprile 1814, coi relativi documenti aggiuntivi gli avvenimenti, ch’ebbero luogo fin al dì 11 maggio susseguente*, parte 1<sup>a</sup>, Venezia, Stampa Gio. Parolari, 1814, pag. 53.

*nemico. Nove austriaci furono catturati il giorno dopo dalla guarnigione della Cavanella, con una sortita appoggiata da 2 cannoniere>><sup>6</sup>.*

Non solo, ma: <<*Il 14 gli austriaci tentarono di sorprendere il ridotto dei Tre Ponti, attaccato anche con cannoniere dal canale di Poveglia, ma furono respinti>><sup>7</sup>.*

Importante fu, poi, il ruolo nell'ambito della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica. Durante l'assedio, ci ricordano le cronache del tempo: <<*Si sono formate molte pattuglie, che girano per la città in tempo di notte composte di soldati e guardie di finanza, ed alcune vengono accompagnate dal capo di contrada>><sup>8</sup>.*

Il 15 gennaio del '14, quaranta finanzieri compresi in una forza di 300 uomini con quattro scialuppe cannoniere, uscirono dalle proprie linee per cacciare gli austriaci dalla Torre di Bebbia, da dove disturbavano le comunicazioni tra Chioggia e Cavanella d'Adige: l'attacco fu respinto e trenta furono i morti.

Di lì a poco, il Feldmaresciallo Heinrich Bellegarde fu sconfitto dall'esercito italico, comandato dal Vicerè Eugenio di Beauharnais, sul Mincio il fatidico 8 febbraio 1814. Ciò fece ben sperare i difensori di Venezia, ivi compresi gli stessi Finanzieri, i quali, i successivi 10 e 12 febbraio reiterano le sortite simultaneamente da Chioggia e da Cavanella. Sfortunatamente, dopo aver sopraffatto i posti di prima linea, gli attaccanti furono costretti a ripiegare sulle proprie posizioni, minacciati dalle riserve austriache.

La storia di ricorda, infine, un'altra brillante azione, compiuta il 23 marzo 1814, da un battaglione di "Finanzieri Imperiali" alla Cavanella, il quale si meritò

---

<sup>6</sup> Piero Crociani, Virgilio Ilari, Ciro Paoletti, op. cit., *"Il Dominio dell'Adriatico"*, pag. 106.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> Cfr. *Giornale che contiene quanto è accaduto di militare e politico in Venezia e Circondario durante l'assedio cominciato col giorno 3 ottobre 1813...*, op. cit., pag. 53.

il più grande elogio per aver dimostrato molto coraggio e sangue freddo. E ciò pur considerando che a quei prodi non erano stati corrisposti i viveri nei mesi precedenti. Come ricorda, infatti, il citato “Giornale”: <<*La forza armata di Finanza ebbe i viveri né soli mesi di marzo, ed aprile*>><sup>9</sup>.

Qualche giorno dopo, tuttavia, la situazione generale iniziò a mutare, anche grazie al “tradimento” (così lo interpretò Napoleone) del Regno di Napoli, in quel contesto retto dal cognato Gioacchino Murat, il quale s’era alleato con l’Austria l’11 di gennaio. A questo mutamento subentrò anche il successo dell’offensiva austro-prussiana sulla Francia, la quale, il 31 di marzo, portò all’occupazione di Parigi e il 6 aprile all’abdicazione di Napoleone.

Nel frattempo una congiura anti-francese a Milano, sostenuta da frange di quella nobiltà, sfociò, il 20 di aprile, nel saccheggio del Senato e nell’uccisione del Ministro delle Finanze Giuseppe Prina. Lo stato di cose costrinse, il 23 di aprile, il Viceré di Beauharnais a firmare a Mantova la capitolazione, alla quale, il successivo giorno 26 aprile, fece seguito il passaggio di potere con il Commissario austriaco Annibale Sommariva, reggente del Regno Italico.

Questi ne prese possesso a nome del Feldmaresciallo Bellegarde, che non tardò a raggiungere la vecchia Capitale del Regno Italico il 28 di aprile, al comando di ben 17.000 soldati austriaci.

Aggiungiamo, infine, che il 25 maggio il Feldmaresciallo Bellegarde, nello sciogliere la Reggenza, decretava la fine del Regno Italico, assumendo così i poteri di Commissario plenipotenziario (poi Governatore Generale) delle province austriache in Italia in nome dell’Imperatore Francesco I d’Asburgo, le cui insegne sventolavano anche su Piazza San Marco, a Venezia, già dal 1° di maggio, pur essendo gli austriaci presenti in città sin dal mese di aprile, con la guarnigione comandata dal Ten. Feldmaresciallo De L’Espine.

---

<sup>9</sup> Ivi, pag. 122.

Di lì a poco, in virtù del noto “Congresso di Vienna”, fu istituito il Regno Lombardo-Veneto, assoggettato all'Impero Austriaco, comprendente pressappoco i territori degli odierni Veneto, Lombardia e Friuli, mentre i territori già veneti sulla costa orientale adriatica furono aggregati direttamente all'Austria<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> La caduta di Napoleone avrebbe dovuto, almeno secondo i piani delle Potenze vincitrici, riportare l'Europa a quella che era la situazione prima del fatidico 1789. In realtà, sia la profonda sequenza di cambiamenti apportati dall'epopea Napoleonica, sia la volontà di salvaguardare taluni vantaggi territoriali che qua e là le antiche dinastie avevano ottenuto negli ultimi cinque lustri di storia europea, consigliarono l'apertura a Vienna di un Congresso, presieduto dal Cancelliere Klemens von Metternich, il cui fine ultimo sarebbe stata la totale risistemazione dell'Europa stessa.

## 2° CAPITOLO

# VENEZIA SOTTO L'AQUILA BICIPITE

(1814 - 1866)

Tenendo presente che ancor prima del crollo Napoleonico, e quindi per secoli, la sola Lombardia era stata divisa fra lo Stato di Milano e la Repubblica di Venezia (più la Valtellina appartenente ai Grigioni), mentre il Veneto (che comprendeva anche il Friuli) era interamente compreso nei territori della Repubblica di Venezia, forse riusciremo a comprendere i motivi che portarono il “Congresso di Vienna” a dar vita ad una nuova entità territoriale.

D'altra parte, sia Milano che Venezia, in effetti, erano legittimate, per antica consuetudine, a godere di Governi Autonomi, anche se spesso sotto sovrani stranieri, come accadde principalmente per Milano. Occorreva, perciò, riorganizzare gli ampi territori che appartenevano a tali realtà in una entità amministrativa, almeno apparentemente “autonoma”, per quanto unita all'Austria nella persona del Sovrano. La soluzione prescelta fu quella di creare un unico Regno con una capitale e due governi.

Il 7 aprile 1815 veniva così sanzionata la costituzione degli Stati Austriaci in Italia in un nuovo Regno denominato “Lombardo-Veneto”, costituito, come s'è detto, in base alle decisioni del “Congresso”, aggregando i territori dei soppressi Ducati di Milano, di Mantova, di Dogado e Domini di Terraferma della Repubblica di Venezia, oltre alla Valtellina, già facente parte della “Repubblica delle Tre Leghe”, e all'Oltrepò ferrarese già di dominio Pontificio, mentre lo “Stato da

Màr”, già sottoposto alla Serenissima Repubblica di Venezia, ne fu invece escluso, venendo così incorporato direttamente ai territori dell'Impero.

Il nuovo “stato satellite” viennese veniva ovviamente incamerato nella Corona d'Asburgo, in quel contesto retta dal già citato Francesco I d'Asburgo-Lorena, Imperatore d'Austria e per l'appunto Re del Lombardo-Veneto.

Il Re e Imperatore avrebbe, in realtà, governato quei sudditi attraverso un Viceré, con residenza sia a Milano che Venezia, inizialmente scelto nella persona dell'Arciduca Ranieri, nato in Toscana, fratello minore dell'imperatore. Si trattava, in verità, di un ruolo piuttosto marginale, trasformato, infatti, in un incarico di mera rappresentanza.

La Lombardia e il Veneto, peraltro separate geograficamente dal fiume Mincio, ebbero ciascuna un proprio “Consiglio di Governo”, presieduto da un Governatore, e vari organismi amministrativi, dette “Congregazioni Centrali”, alle cui dipendenze erano poste le amministrazioni locali, tra le quali le “Congregazioni Provinciali” e le “Congregazioni Municipali”.

Le attribuzioni del Governatore, esercitate attraverso le deliberazioni del Consiglio di Governo, erano piuttosto ampie e riguardavano, oltre, ovviamente, il comando dell'esercito imperiale stanziato nel Regno (lo stesso al quale era demandata la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica), anche le varie branche amministrative, quali: la censura, l'amministrazione generale del censo e delle imposizioni dirette, la direzione delle scuole, i lavori pubblici, le nomine e il controllo delle Congregazioni Provinciali.

In verità, l'amministrazione finanziaria e quella di polizia erano state sottratte al Consiglio di Governo, essendo attribuite direttamente al Governo Imperiale viennese, il quale agiva in loco attraverso un “Magistrato Camerale” (competente per il Monte di Lombardia, per la Zecca, per l'esercizio del Lotto, per le Intendenze di Finanza, per la Cassa centrale, la fabbricazione di tabacchi

ed esplosivi, per la gestione degli uffici delle tasse e dei bolli, Stamperia reale, Ispettorato dei boschi e Agenzia dei sali); un Ufficio della Contabilità e una Direzione Generale di Polizia.

Quasi tutte le alte e principali cariche del Regno erano di nomina regia, ragion per cui esse erano in gran parte affidate ad austro-tedeschi; tutti austro-tedeschi furono ovviamente anche i Governatori, la grandissima parte degli ufficiali stanziati in Italia, eccezion fatta per quelli della “Forz’Armata di Finanza”, moltissimi dei quali rispecchiavano l’eterogenea composizione delle popolazioni che davano vita al Regno.

Ai nobili lombardi e veneti non rimaneva altra carica che quella del governo delle “Congregazioni Provinciali” e “Municipali”, vale a dire incarichi assolutamente secondari, soprattutto se pensiamo che le “Congregazioni Municipali”, ad esempio, curavano solamente la manutenzione di edifici comunali, chiese parrocchiali e strade interne, somministravano gli stipendi i propri dipendenti, sovrintendevano alla polizia locale.

Nel Veneto, così come accadde in altri Stati italiani riguadagnati dai precedenti Sovrani, dopo il “Congresso di Vienna”, furono mantenuti in vita i Corpi di Finanza o Doganali istituiti (o, a loro volta, già conservati, come nel caso di Venezia e Lombardia) durante la dominazione francese.

Come osservò lo storico Crociani: <<L’Austria, ora signora del Lombardo-Veneto, mostrò di apprezzare in modo particolare l’organizzazione data dalla Guardia di Finanza del Regno Italico, limitandosi ad operare poche e poco significative modifiche...>><sup>11</sup>.

Lo stesso autore ricorda, poi, la ristrutturazione che fu conferita al Corpo nel 1818, aggiungendo che: <<Al 1° maggio di quell’anno la Forz’Armata di

---

<sup>11</sup> Cfr. Piero Crociani, *Le uniformi della Forz’Armata di Finanza delle Province Venete*, in <<Il Finanziere>>, 1983, pag. 32.

*Finanza, suddivisa in squadre, una per provincia, contava nel Veneto ventidue ufficiali (ispettori e sotto-ispettori), sessantadue sottufficiali (capi e sotto-capi) e quattrocentonovantadue tra graduati (guide) e guardie, oltre a sedici sottufficiali e duecentonovantacinque guardie sedentarie, seguendo in questa particolarità il vecchio sistema italico introdotto nel 1803>><sup>12</sup>.*

E sarà proprio il Tenente Feldmaresciallo De L'Espine a emanare a Venezia un ordine in data 26 aprile 1814, in virtù del quale, nel mantenere in efficienza il precedente servizio di polizia, stabilì che: *<<Le guardie di Polizia, e la Forz'Armata di Finanza sono specialmente incaricate d'invigilare per iscoprire ed arrestare i contravventori>>*.

Oltre un decennio dopo, per effetto di un decreto aulico del 7 novembre 1829, tale milizia, nel frattempo ribattezzata "Imperial Regia Forza Armata di Finanza" del Regno Lombardo-Veneto, sarebbe stata inglobata nella "Guardia di Confine" asburgica, a quel punto Corpo doganale e confinario unico, il quale avrebbe operato in tutto l'impero austro-ungarico.

In verità, lo abbiamo accertato nel corso delle ricerche d'archivio eseguite in occasione della realizzazione del presente libro, ciò avverrà solo in un secondo momento, vale a dire nel corso del 1835. Se ne ha prova anche da un testo edito a Venezia nel 1834 concernente la descrizione generale della provincia di Vicenza, nel quale viene indicato che in quel dipartimento amministrativo vi operava anche ed ancora: *<<Un I.R. Corpo della Forza Armata di Finanza, composto di 109 individui, cioè 1 Ispettore residente in Vicenza, 3 Sott'Ispettori, ognuno stazionato nel Capoluogo del suo riparto, vale a dire in Vicenza, Bassano, e Thiene; 4 Capi; 6 Sotto Capi; 5 Guide, e 90 Guardie.*

---

<sup>12</sup> *Ibidem.*

*Questa Forza Armata – aggiunge il testo – ha le sue stazioni ripartite in vari luoghi della Provincia, i quali, sono, Vicenza, Bassano, Cittadella, Asiago, Thiene, Valdagno, Arzignano, Lonigo, Arsiero, Cismone, Carpanè e Sette Cà>><sup>13</sup>.*

Alla “Guardia di Confine”, alla quale furono destinate le guardie attive della cessata “Forza Armata” furono demandati essenzialmente i compiti di copertura militare delle frontiere e di repressione del contrabbando, peraltro secondo le costumanze e le tradizioni dell’antico Corpo dei “*Grenzschtützen*” austriaci, meglio noti col nome di “*Graniciari*”, ai quali era affidata la difesa dei confini orientali dell’Impero asburgico contro la minaccia ottomana.

In particolare, il Regolamento stabilì che il Corpo operante nel Lombardo-Veneto avrebbe impedito il contrabbando ed ogni trasgressione alle leggi di finanza; che nello Stato entrassero persone sospette e non <<*scortate da ricapiti regolari*>>; il passaggio all’estero dei disertori, come pure degli emigranti o di altre persone non autorizzate.

In realtà, appena un anno dopo, avendo verificato sul campo la necessità di disporre ancora di un vero e proprio dispositivo di polizia fiscale e doganale, il Governo viennese pensò bene di istituire nuovamente anche un Corpo di Finanziari, al quale fu dato il titolo di “Imperial Regia Guardia di Finanza”, alla quale, sommandosi i compiti attribuiti ai preesistenti organismi, fu demandata la repressione del contrabbando e la tutela delle imposte indirette e delle private dello Stato, ma anche l’incarico di prestare assistenza agli uffici esecutivi di Finanza, vale a dire a quegli Istituti adibiti all’esazione e alla tutela delle stesse Imposte Dirette e delle citate Private.

---

<sup>13</sup> Cfr. Estore Lanzani, *Saggio di una Pantografia Vicentina, ossia di una descrizione generale della Provincia di Vicenza e particolarmente di ciascun distretto della medesima*, edizione Giuseppe Giuliani di Vicenza stampata da Paolo Lampato Tipografo – Venezia, 1834, pag. 115.

Anche quest'ultimo Corpo, al quale furono assegnate gran parte delle guardie sedentarie della soppressa "Forz'Armata di Finanza", fu organizzato in Commissariati, retti da ufficiali e in Distaccamenti, retti da sottufficiali. Come s'è già scritto, gran parte degli ufficiali della Guardia erano italiani, mentre solo un quarto del suo organico era di nazionalità austriaca.

La dualità ebbe fine il 22 dicembre 1842, allorquando la "Guardia di Confine" e la "Imperial Regia Guardia di Finanza" operanti nelle provincie Tedesche e Galiziane così come pure nel Regno Lombardo-Veneto furono riunite in un unico Corpo che prese la denominazione di quest'ultimo, ritenuto infatti più appropriato rispetto al primo.

Come già era accaduto a partire dal 1836, la "Imperial Regia G. di F." dipendeva dalle autorità Camerali, quindi suddiviso in Sezioni, dirette da Commissari Superiori, dalle quali dipendevano i vari Commissariati, retti da ufficiali denominati appunto Commissari. Dai Commissariati dipendevano, a loro volta, i Distretti di Capo, diretti da Sottufficiali denominati Capi o Sottocapi.

Ogni Distretto, infine, era articolato in Distaccamenti, retti eccezionalmente da un Capo e, generalmente dalla Guida più anziana del reparto. La truppa era, quindi, composta da Capi Guardie, da Guide e da Guardie, reclutate da i sudditi austriaci compresi fra i 19 e i 30 anni d'età.

Completavano l'organico del Corpo il Commissario Superiore, l'Ispettore distaccato presso l'Intendente Provinciale e l'Ispettore in Capo che prestava servizio presso il Magistrato Camerale di Milano e Venezia. A Vienna, invece, operavano alcuni Ispettori Centrali, attivi presso la "Imperial Regia Camera Aulica Generale".

Sul fronte operativo, occorre evidenziare che l'organizzazione del Corpo risultò molto simile a quella dei "Preposti delle Regie Gabelle" di Sardegna, lo Stato Piemontese che aveva adottato tale modello mantenendo in vita i

precedenti reparti francesi, di cui peraltro abbiamo già trattato in altro capitolo, ricordando l'epopea dei "Cacciatori Verdi".

Composta anch'essa di volontari, come d'altra parte lo era il modello piemontese, la Guardia di Finanza del Lombardo-Veneto prevedeva, invece, una ferma quadriennale, stabilendo, a differenza dei Preposti, che il servizio ivi prestato era da considerarsi sostitutivo di quello militare<sup>14</sup>.

I Distaccamenti, ai quali era d'altra parte demandato l'esecuzione del servizio, contraddistinti da un numero d'ordine, operavano, infatti, secondo lo schema delle "Brigate dei Preposti", in tutto il territorio del Regno Lombardo-Veneto, quindi, sia in località alpestri, in prossimità dei confini con la Svizzera (naturalmente sul versante lombardo), sia lungo le coste del Veneto, nella c.d. "linea di guardia" di primo livello.

Vari Distaccamenti erano, poi, destinati ad operare in appoggio alla prima linea, nei c.d. "posti di riserva", mentre Distaccamenti di una certa consistenza numerica si trovavano all'interno del territorio confinate, entro una fascia di 12 miglia.

Altri cospicui Distaccamenti, simili alla "Brigate di Campagna" dei Preposti Doganali di Sardegna, furono istituiti all'interno di ciascuna provincia, principalmente in quei luoghi ove il commercio era più attivo e maggiore era il consumo dei generi soggetti ad imposta. Nella sola area veneta, l'organico del Corpo raggiunse – siamo nel 1843 – la forza effettiva di 11 Commissari Superiori, 30 Commissari e circa 1.900 uomini, distinti fra i vari gradi.

Il Corpo opererà nel Regno Lombardo-Veneto in applicazione del "Regolamento Organico e di Servizio dell'I. R. Guardia di Finanza nelle provincie

---

<sup>14</sup> Cfr. Giuliano Oliva, 1774 – 1974. *Un contributo alla Storia delle Fiamme Gialle*, edizione Accademia della Guardia di Finanza, Roma, 1979, pag. 8.

tedesche e galiziane e nel Regno Lombardo-Veneto”, emanato nello stesso 1842, di cui vi è copia originale nell’Archivio del prestigioso Museo Storico della Guardia di Finanza<sup>15</sup>.

Al di là dell’ottima organizzazione operativa, conferita al Corpo dal “Imperial Regio Governo”, molto difficile era anche per esso la vita operativa, con i vari disagi, le privazioni e i gravi rischi cui i bravi militi andavano incontro quotidianamente.

Nel 1842, il Professore Luigi Giuseppe Vallenzasca, Regio medico provinciale di Venezia, diede alle stampe il risultato dei suoi studi e delle sue ricerche, pubblicando il libro *“Delle malattie a cui pel loro uffici vanno soggette le I. R. Guardie di Finanza e di Confine”*, edito dall’editore Cecchini di Venezia.

Si tratta di un’incredibile raccolta di esperienze professionali, così come di patologie e metodologie di cura e rimedi terapeutici che il professionista aveva racimolato, in anni e anni di lavoro, visitando e curando centinaia e centinaia di Finanzieri affetti dalle più disperate malattie allora conosciute e non, per le quali il medico provinciale aveva anche dovuto stilare un apposito rapporto all’Imperial Regio Magistrato Camerale.

Un elemento morale accomunò sia i Finanzieri del Lombardo-Veneto che quelli appartenenti alle altre Milizie finanziarie pre-unitarie. Ci riferiamo ovviamente a quel vivissimo sentimento di italianità di cui anche i membri della “Imperial Regia Guardia di Finanza” seppero dar prova, sia durante le “Cinque Giornate” milanesi che durante l’epoca difesa della Repubblica di San Marco.

Una delle pagine più belle fra quelle scritte dai Finanzieri di stanza nel Lombardo-Veneto in tale epopea storica ci porta ai primi moti dell’indipendenza

---

<sup>15</sup> Per maggiori approfondimenti circa la storia e le vicende della “Imperial Regia Guardia di Finanza” si consiglia l’ottimo testo del Generale Giuliano Oliva, dal titolo *La Guardia di Finanza nel Lombardo-Veneto*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1984.

nazionale, vale a dire al fatidico anno 1848, allorquando i precursori delle “Fiamme Gialle” d'Italia scriveranno pagine di gloria sugli spalti di Milano e in quelli della capitale sorella, la gloriosa Venezia.

Il '48 rappresentò, infatti, il periodo storico di straordinaria importanza per la storia della Guardia di Finanza, periodo del quale – occorre ribadirlo con forza – se ne occupò per primo e a certi livelli, soprattutto attraverso un'approfondita e capillare attività di studio e di ricerca, della quale vi è traccia negli Archivi dello stesso Museo Storico, il Generale Sante Laria, il più noto storico della Guardia di Finanza, il quale lo illustrò nell'ambito della celebre pubblicazione dal titolo “Le Fiamme Gialle d'Italia”, libro al quale rimandiamo i lettori più curiosi, prim'ancora che i ricercatori che volessero approfondire ulteriormente l'argomento.

La storia ci ricorda che la fine del 1847 aveva lasciato l'Italia in preda ad un ribollire di passioni politiche, quali: l'elezione di Pio IX e l'annuncio delle riforme; gli scritti di d'Azeglio “In difesa dello Stato Pontificio” a seguito dell'occupazione austriaca di Ferrara; i fatti accaduti nei Ducati di Modena e di Parma; la nomina di un italiano quale nuovo Arcivescovo di Milano, ma anche i contatti che i principali esponenti lombardi avevano ripreso con la Corte Sabauda di Torino, erano tutti fattori che agitavano gli animi.

Non solo, ma la proposta di una “Lega Italica”, così come la richiesta d'autonomia che partivano da Milano e da Venezia turbavano i sonni delle autorità austriache. Ad accrescere le loro preoccupazioni contribuì, inizialmente incominciata in sordina e poi platealmente, la cosiddetta “campagna contro il fumo”, in virtù della quale s'invogliava il popolo a non pagare all'Austria la tassa sul tabacco.

Di fronte alle reazioni degli austriaci, si verificarono tumulti più o meno gravi, ai quali fece eco la dura repressione asburgica, la quale non fece altro che

inasprire gli animi, pur ristabilendo, con il pugno di ferro, una certa parvenza di ordine pubblico. Giunsero, poi, le notizie delle insurrezioni in Calabria ed in Sicilia. Il bombardamento di Palermo da parte della flotta napoletana suscitò grande emozione.

Il Re di Napoli, costretto dagli eventi, dovette accettare il regime costituzionale il 29 gennaio 1848. Subito dopo, nel febbraio, Parigi insorgeva contro Luigi Filippo costituendo barricate in tutta la città. Da Parigi, come una miccia accesa, il vento della rivolta percorse tutta l'Europa, persino Vienna, ove, il 13 marzo un'insurrezione popolare costringeva il Metternich alle dimissioni. L'Imperatore Francesco Giuseppe s'indusse, allora, a promettere la Costituzione, ma il moto viennese andava estendendosi anche all'Ungheria e alla Boemia, mentre il 17 marzo avevano inizio anche i moti di Venezia.

Ebbene, durante i moti risorgimentali del 1848, di cui Venezia fu grande animatrice sotto la guida di Daniele Manin, vi fu un breve tentativo di restaurare l'antica Repubblica contro la dominazione dell'Impero austriaco. Vi si giunse, nell'ambito della generale insurrezione del Veneto contro la dominazione asburgica, allorché anche Venezia insorse contro gli austriaci. Era il 17 marzo 1848, quando gli insortiti, occupando l'Arsenale, costrinsero le truppe imperiali ad abbandonare la città.

Alla guida di Daniele Manin e Niccolò Tommaseo, fu così proclamata la Repubblica di San Marco che, nei mesi seguenti, al procedere della repressione austriaca sulla terraferma, si appellò ai piemontesi, nel frattempo impegnati nella Campagna militare contro l'Austria, chiedendo un'unione col Regno di Sardegna. Ricordiamo, infatti, che in egual periodo delle rivolte milanesi e veneziane aveva avuto pure inizio la 1<sup>a</sup> Guerra d'Indipendenza, che contrapporrà il Regno di Sardegna all'Impero Asburgico.

Il conflitto era sorto principalmente grazie alla pressione dei liberali, i quali indussero Re Carlo Alberto a dichiarare guerra all’Austria. Come è noto, la guerra terminò il successivo 9 agosto, con la firma dell’Armistizio di Salasco, un patto veramente effimero e, quindi, temporaneo, come sapevano benissimo sia il Re di Sardegna Carlo Alberto che lo stesso Maresciallo Radetzky.

Nei mesi che precedettero l’Armistizio di Salasco, occorre dire che Re Carlo Alberto, in attesa dello sblocco ideologico delle situazioni milanesi e veneziane, per le quali sperava in un progetto ovviamente “annessionistico” (Venezia decise autonomamente tale annessione solo il 5 di luglio), diciamo che “non s’impegnò a fondo” nelle operazioni militari.

Il 25 luglio del ’48, i piemontesi furono, quindi, sconfitti a Custoza e, perciò, costretti ad abbandonare Milano e i territori conquistati nella prima fase della guerra, mentre a Venezia si continuò a resistere, sebbene sotto la nuova dittatura di Gabriele Manin, che di fatto sorgerà, il 13 di agosto, sotto forma di Governo Provvisorio presieduto da un triumvirato alla guida del quale, oltre al Manin si annoverarono i patrioti Graziani e Cavedalis.

E fu proprio il triumvirato che il dì 11 settembre emanò un memorabile decreto con il quale si stabilì la militarizzazione dei Finanziari. <<*Le Guardie di Finanza – osservava il provvedimento dittatoriale – assunte anche provvisoriamente a servizio militare do terra o di mare, sono soggette alle regole e disciplina militare durante questo servizio*>><sup>16</sup>.

E i Finanziari militarizzati seppero ben meritare tale concessione, come ci ricorda la partecipazione di alcuni di loro alla felice “sortita” compiuta presso il canale di Fusina, sulla terraferma, ad opere di truppe terrestri (circa 400 uomini) comandate dal Colonnello Amigo, supportate dalle piroghe e scorridore della

---

<sup>16</sup> Cfr. *Raccolta per ordine cronologico di tutti gli atti, decreti, nomine ecc. del Governo provvisorio di Venezia*, Tomo IV, Andreola Tipografo del Governo Provvisorio, 1848, pag. 87.

Marina veneziana, capitanata dal Capitano di fregata Antonio Basilisco, Comandante della Divisione marittima di San Giorgio in Alga.

Le truppe sbarcate sotto il fuoco dell'artiglieria e fucileria nemica conquistarono due pezzi di cannone da 12 libbre in bronzo, unitamente agli affusti, così come ben 11 cassette di cariche alla svedese, come ci ricordano le cronache del tempo.

Era il 27 dicembre del 1848 e fra quegli eroi vi erano pure dei Finanzieri, come ricordò l'Ordine Generale del Giorno n. 216 del 28 ottobre 1848 a firma del Contrammiraglio A. Milanopulo, del Comando Generale della Marina Veneta.

*<<Presero finalmente parte – osserva l'Ordine del Giorno – parte molto attiva il capo della Finanza Pietro Mandricardo, le guide Dosio e Venturini, la guardia Canciani, i barcaioli Angelo e Giulio Zanini che pilotarono fra quelle barene i bastimenti leggeri ed il guardiano Predosin>><sup>17</sup>.*

Di tali eroi, tuttavia, il solo Capo Mandricardo verrà ricompensato mediante il conferimento di una Menzione Onorevole (medaglia di bronzo) al Valor Militare, elargitagli dal Re di Sardegna<sup>18</sup>.

In realtà siffatto valore non muterà la generale situazione del conflitto con gli odiati austriaci. Il 22-23 marzo 1849, ripresa la seconda fase della guerra contro l'Austria, Carlo Alberto venne di nuovo sconfitto a Novara e abdicò in favore di Vittorio Emanuele II.

Nel generale fallimento dei moti insurrezionali scoppiati nella penisola italiana, dovendo accantonare momentaneamente i sogni di unificazione nazionale, Venezia resistette alle truppe imperiali del Maresciallo Radetzky che la posero sotto durissimo assedio. Fu in tale contesto che in città affluirono non

---

<sup>17</sup> Ivi, Tomo V, pagg. 14 e 15.

<sup>18</sup> Cfr. *Raccolta delle Menzioni Onorevoli al Valor Militare del Regno di Sardegna*, consultabile c/o Ministero della Difesa Roma.

pochi superstiti delle truppe garibaldine che avevano difeso Roma. Le sue ultime epiche giornate si consumarono, sotto i durissimi bombardamenti austriaci, il 22 agosto del '49, con la resa firmata a Villa Papadopoli, presso Mestre.

Ebbene, anche durante il memorabile e tragico assedio di Venezia, tra i difensori della laguna si trovarono ben cinquecento finanzieri circa, i quali dovettero disimpegnare un durissimo servizio di vigilanza, attraverso la realizzazione di una sorta di "cordone di sicurezza", costituito da piroghe armate e da posti a terra. Con tale dispositivo i membri della "Imperial Regia G. di F." dovevano impedire le comunicazioni fra l'interno e l'esterno della laguna. Tale compito fu eseguito ottimamente, arrecando spesso gravi molestie al nemico, così come ci ricorda il Sante Laria.

Venezia e il Veneto "ripiombarono" così sotto l'egida austriaca. Immaginiamo cosa possa essere successo anche ai Finanzieri che l'avevano difesa. Si giunse così al 1859, esattamente dieci anni dopo l'amaro epilogo della Repubblica di San Marco, allorché s'innescò l'ennesima guerra contro l'Austria, passata alla storia con il titolo di 2<sup>a</sup> Guerra per l'Indipendenza italiana.

Essa ebbe inizio nel maggio del 1859, seguita dalle brillanti vittorie franco-piemontesi di Solferino e Magenta. Pur tuttavia, nel luglio seguente, l'Imperatore di Francia Napoleone III, eccessivamente preoccupato per le pesanti perdite subite e per il malcontento sorto nell'opinione pubblica, firmò, a sorpresa, con l'Arciduca Francesco Giuseppe il noto "Armistizio di Villafranca", il quale, nell'intenzione di dar vita ad una Confederazione italiana sotto la presidenza del Papa, decretò il passaggio al Piemonte della sola Lombardia (eccetto le fortezze di Peschiera e di Mantova e il territorio alla sinistra del Mincio, come stabilito dai termini della Pace di Zurigo), lasciando ancora in mano austriaca la città di Venezia e il Veneto.

Seguiranno, poi, le epiche giornate del 1860 e del 1861, che porteranno all'unificazione nazionale sancita, dopo la vittoriosa Campagna di Spedizione Garibaldina dei "Mille" di Marsala, la proclamazione del Regno d'Italia, il 17 marzo 1861 per l'appunto.

Si giunse, infine, al 1866. L'8 aprile di quel fatidico anno, nella speranza di evolvere in positivo la situazione di Venezia e del Veneto, ancora sotto dominio austriaco, l'Italia firmò un trattato con la Prussia, patto che impegnava il nostro Paese ad intervenire in caso di un conflitto austro-prussiano.

Fu così che il 30 giugno seguente, a pochi giorni dall'apertura delle ostilità in Germania, ebbe inizio la 3<sup>a</sup> Guerra d'Indipendenza, che impegnò l'esercito e la marina italiani, così come i Volontari di Garibaldi, sino all'ottobre seguente, allorquando fu firmata la pace fra Italia e Austria, pace in virtù della quale il Veneto, unitamente alla provincia di Mantova e del Friuli, venne finalmente ad essere una regione italiana, così come sancito definitivamente, dopo il Trattato di Vienna, anche dal plebiscito del 21 ottobre stesso.

Alla 3<sup>a</sup> Guerra d'Indipendenza, detta anche "delle sette settimane", parteciperanno sia le Guardie Doganali del neonato Regno d'Italia, sia taluni reparti di Finanzieri della "Imperial Regia Guardia di Finanza", come nel caso che segue, riferito ai militi di Finanza del Commissariato di Padova e di Rovigo.

*<<La notte dell'11 luglio 1866, tutto annunciava vicino il momento supremo ed il Municipio raccolto in seduta permanente prendeva le ultime disposizioni affinché la città non rimanesse abbandonata a sé stessa. Informato che 180 Guardie di Finanza provenienti da Rovigo, erano qui accasermate, giunse a merito dell'Intendente Gaspari e del Commissario Visintini a trattenerle fra noi e questo fu vantaggio immenso, poiché nella quasi assoluta mancanza di armi si ebbero ad un tratto 180 carabine e braccia ammaestrate a volontà e ad una disciplina.*

*Chiamò infine i patrioti coi quali erano già corse le prime pratiche ed avanti che l'ultimo convoglio austriaco si disponesse alla partenza, i Finanzieri presidiavano la Casa di Pena, le Carceri di S. Matteo e dei Paolotti.*

*Sia lode dunque ai generosi che non mancarono alle speranze della Patria, ed un giusto encomio sia rivolto alle Guardie di Finanza che non dubitarono un solo istante di schierarsi sotto la Bandiera cittadina>><sup>19</sup>.*

Parliamo, ora (e finalmente direbbe qualche lettore), degli aspetti puramente operativi, con particolare riferimento alla presenza dei Finanzieri alla Giudecca. In tale contesto la Giudecca continuò ad essere “interessata” da operazioni doganali, e quindi sede di una “Sezione” dipendente dalla Dogana Principale.

Quest’ultima, lo precisiamo sin d’ora, aveva da secoli residenza presso la celebre “Punta da Màr”, detta anche “Punta della Salute”, la nota area che si presenta sotto forma di una sottile punta triangolare che, di fatto, divide il Canal Grande dal Canale della Giudecca, prospiciente il Bacino di San Marco.

Il Complesso monumentale di “Punta della Dogana”, ovvero “Dogana da Màr”, da cui l’area prende il nome, era stato realizzato nel corso del Seicento, nel periodo di maggior splendore della Repubblica “Serenissima”, mirabile opera dell’Architetto Benoni, quale sede, per l’appunto, non solo degli uffici Doganali e Daziari, ma anche di ampi magazzini per la custodia delle merci che approdavano in città.

Costituito, a pianta triangolare, da otto campate sviluppate su due piani, il tutto coronato da una torre sovrastata dalla celebre palla d’oro, una sfera in

---

<sup>19</sup>Da un documento esistente presso l’Archivio Storico del Comune di Padova dal titolo “*Relazione sull’operato della Giunta Comunale dalla partenza delle truppe e delle autorità austriache a tutto il 23 luglio 1866*”.

bronzo dorato sostenuta da due atlanti, volendo raffigurare il mondo e su cui poggia la statua detta "*Occasio*".

Da uno "stradario" del 1846 apprendiamo, quindi, che tale sede viene allocata nel sito definito "Fondamenta della Dogana della Salute, 10", dipendente dalla "I. R. Intendenza di Finanza", la quale, invece, aveva i propri uffici in "Calle del Fondaco dei Tedeschi, 5346". Nel medesimo contesto viene attestata, presso la stessa "Dogana da Màr" la presenza di un "Distaccamento della I.R. (Imperial Regia) Guardia di Finanza"<sup>20</sup>.

Lo stesso Corpo, in verità, disponeva di una propria Caserma anche alla Giudecca, almeno nel corso del 1861, anno a cui si riferisce un "Dibattimento" del Tribunale Provinciale di Veneziano, riunitosi nella seduta del 7 settembre di quell'anno onde giudicare la Guida di Finanza Federico Zuccari, vicenda della quale ci occuperemo brevemente.

Questi era un ventenne milite del Corpo il quale era stato accusato di aver ucciso con la sua carabina, la mattina dell'11 luglio di quello stesso anno, un contrabbandiere di zucchero e di averne ferito gravemente un altro, ovviamente nel corso di un'operazione di servizio svolta da lui e dai suoi colleghi in Laguna, mentre si trovavano a bordo di un battello dello stesso Corpo d'appartenenza (il quale disponeva di un proprio Servizio Navale) che aveva "abbordato" quella degli stessi contrabbandieri.

Nella lunga relazione stilata dal Tribunale, dalla quale apprendiamo, purtroppo, che: <<...due giorni dopo si trovò morto un giovinetto di questa città, appartenente al Corpo delle Guardie di Finanza, che tutto fa credere aver pagato col suo sangue...>>, viene specificato che: <<Ignoravansi sulle prime qual fosse la Squadriglia a cui partirono l'esplosioni, ma ben presto si rilevò che apparteneva

---

<sup>20</sup> Cfr. Bernardo e Gaetano Combatti, *Numerazione anagrafica e nomenclatura stradale della città di Venezia*, Tipografia di Pietro Maratovich, Venezia, 1846.

alla **Caserna della Giudecca**, e ch'era formata dalla guida Federico Zuccari, e dalle guardie Gio. Batt. Memo, Giuseppe Ferron, Gio. Maria Miari ed Eugenio Giorin...>><sup>21</sup>.

Anche sotto gli austriaci, subentrati alle truppe Napoleoniche, la Giudecca ebbe, quindi, a che fare sia con le Guardie di Finanza, con i contrabbandieri e perciò anche con le Dogane, tant'è vero che di essa se ne tratta anche nell'ambito del capitolo dal titolo "*Operazioni doganali fuori dal conto d'ufficio*", redatto nel 1855 dal Ministero delle Finanze, ove si parla di <<*operazioni doganali*>> da svolgersi sul minuscolo arcipelago lagunare<sup>22</sup>.

Ma non è questo il periodo storico che analizzeremo compiutamente in questo libro, pur ricordando che di tale luogo e di tali "connessioni" ne parlò anche il grande Alessandro Dumas, che in un suo noto romanzo del 1856 ne colloca la dimora veneziana del Conte di Montecristo, in rapporto con alcuni "contrabbandieri" della Laguna<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Cfr. "*Uccisione e grave lesione corporale*", *Dibattimenti del Tribunale Provinciale di Venezia, Sessione del 7 novembre 1861, Presieduta dal Consigliere Perotti*, in <<L'Eco dei Tribunali. Giornale di Giurisprudenza Penale>>, n. 1183, Venezia, 19 dicembre 1861.

<sup>22</sup> Cfr. <<Supplimento per le Province Venete al foglio delle Ordinanze dell'I. R. Ministero delle Finanze – anno 1855>>, Edizione Stabilimento Nazionale di Giuseppe Antonelli, Venezia, 1855, pag. 38.

<sup>23</sup> Vgs. Alessandro Dumas, *La Mano del Defunto che fa seguito al Conte di Montecristo*, Vol. III, Presso Libreria Di Dante, Milano, 1856.

### 3° CAPITOLO

## I PRIMI FINANZIERI ITALIANI ALLA GIUDECCA

(1866 - 1880)

Al termine della 3<sup>a</sup> Guerra d'Indipendenza (20 giugno – 12 agosto 1866), così come era già accaduto in Lombardia fra il 1859 e il 1860, allorquando il Regno di Sardegna decise, in un primo momento, di mantenere in vita il precedente Corpo di Finanzieri<sup>24</sup>, sostituendolo solo dopo alcuni mesi con quello dei “Regi Preposti” delle Gabelle piemontesi, anche nel Veneto e negli altri territori finalmente annessi all'Italia rimase in pratica il dispositivo operativo della “Imperial Regia Guardia di Finanza”, così come pure quello delle Intendenze di Finanza<sup>25</sup>.

Nella città di Venezia, con accasermamento a Mestre, fu, quindi, mantenuto un “Commissariato”, composto, nel suo quadro dirigenziale, da 1 Commissario superiore sostituto; 1 Commissario dirigente (nella persona di Eugenio Gaudenzio) e 2 Commissari (nelle persone di Giovan Battista Merlo e Angelo Todeschini). L'organico era, poi, completato da 18 Capi, 13 Guide e da 320 Guardie<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Al tal riguardo cfr. Gerardo Severino, *L'unificazione dei Corpi di Finanza preunitari e la nascita della Guardia Doganale (1859-1862)*, relazione presentata il 20 maggio 2011, a Roma, in occasione del Convegno di studi dal titolo “*I Finanzieri per il Risorgimento e l'Unità d'Italia*”, organizzato dal Museo Storico della Guardia di Finanza in collaborazione con la Scuola di Scuola di Polizia Tributaria.

<sup>25</sup> A tal proposito cfr. *Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia pel 1866*, Stamperia Reale – Torino, anno 1866, pag. 430 e seguenti.

<sup>26</sup> Ivi, “Cenni sull'Amministrazione Finanziaria delle Provincie Venete”, pag. 1179.

Di una “confermazione” delle Guardie di Finanza alla Giudecca se ne ha prova grazie ad una straordinaria “Relazione” stilata nel maggio del '67 dalla Giunta Municipale Provvisoria, laddove si legge che: <<Alla Giudecca ed alle carceri in città si troveranno anche pompieri e possibilmente **Guardie di Finanza** già inviati dapprima a cura della Giunta Municipale>><sup>27</sup>.

In quello stesso contesto, gli Uffici Doganali risultano “attestati” in S. Lucia e a “S. Maria della Salute” (Dogana da Màr), laddove quest’ultima fu confermata, negli “Atti delle Gabelle” del 1867 col titolo di “Dogana Principale di Venezia – Salute”<sup>28</sup>.

Non si ha, tuttavia, certezza che, almeno in quei primi mesi di “vita italiana”, fu o meno convalidata la presenza alla Giudecca di un “ufficio distaccato” della Dogana Principale, elemento, quest’ultimo, che troviamo, invece, avvalorato ufficialmente soltanto nel 1877, quale Sezione distaccata di Venezia, con la citazione del relativo impiegato, il c.d. “Ricevitore”<sup>29</sup>. Di lì a qualche mese, in virtù del Regio Decreto n. 3525 del 31 gennaio 1867 si provvede alla “Istituzione delle Ispezioni delle Gabelle e della Guardia Doganale nelle Province Venete e di Mantova”.

Alcuni giorni prima, esattamente il 14 di febbraio, un Decreto del Ministro delle Finanze Scialoja, aveva stabilito (art. 2), che dal 31 marzo 1867 sarebbe

---

<sup>27</sup> Cfr. Comune di Venezia, *Relazione della Giunta Municipale Provvisoria di Venezia sul reggimento sostenuto negli ultimi mesi dell’anno 1866, letta nella adunanza del Consiglio Comunale il 31 maggio 1867*, Reale Tipografia di Gio. Cecchini, Venezia, 1867, pag. 45.

<sup>28</sup> Sul finire dello stesso 1866 fu varato il “Nuovo Ordinamento Doganale nelle Province Venete”, approvato con Decreto Luogotenenziale del 10 ottobre, ed al quale fece seguito, il giorno 19, il Decreto Ministeriale in virtù del quale si disponeva che dal successivo 1° novembre 1866 sarebbe entrata in funzione la nuova linea doganale che divideva l’Austria dall’Italia.

<sup>29</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d’Italia pel 1877>>, Stamperia Reale, Roma, pag. 487.

stata: <<...sciolta la Guardia di Finanza tuttora esistente nelle dette Provincie, e dal giorno successivo funzionerà la Guardia Doganale, come pure le Ispezioni delle Gabelle secondo le rispettive generali prescrizioni vigenti nelle altre Provincie del Regno>>.

Fu così che anche a Venezia fu istituito un Comando di Circolo delle Guardie Doganali, definito anche “Ispezione”, posto agli ordini dell’Ispettore di 3<sup>a</sup> classe Celestino Semplici, dal quale dipendevano il Distretto<sup>30</sup> alla sede, retto dal Sotto Ispettore Pietro Baschenis, e le Luogotenenze di Chioggia (S. Ten. Giovan Battista Luzzana); San Pietro in Volta (Ten. Carlo Calbo); Lido (Ten. Giovan Battista De Scalzo); 1<sup>a</sup> Luogotenenza di Venezia città (Ten. Francesco Galante); 2<sup>a</sup> Luogotenenza di Venezia città (Ten. Federico De Angelis) e varie Brigate, distinte fra “stanziali” e “di mare”, una delle quali anche presso l’Isola della Giudecca.

Sull’isola, anzi sarebbe sempre meglio dire sul piccolo “arcipelago” di isolette, erano presenti, oltre alle Carceri maschili e femminili, alcune Caserme già occupate dagli austriaci (la più importante delle quali era certamente la S. Cosmo, che ospitava il 5° Battaglione, capace di ospitare anche 400 soldati<sup>31</sup>, ma anche un <<...deposito di oggetti della R. Finanza>><sup>32</sup>, come si approfondirà in seguito), le quali, all’indomani dell’annessione al Regno d’Italia furono adibite, in parte come Depositi e Magazzini commerciali, in parte come Caserme per la Guarnigione Militare e della Regia Marina.

---

<sup>30</sup> In realtà opererà per pochissimo tempo, essendo stato soppresso, assieme a tutti gli altri reparti del genere, per effetto del Regio Decreto n. 3655 del 14 aprile dello stesso 1867. Vgs. circolare n. 827 – Gab. in data 18 ottobre 1867 della Direzione Generale delle Gabelle del Ministero delle Finanze. In B.U. delle Gabelle, anno 1867, pag. 511.

<sup>31</sup> Cfr. Gianjacopo Fontana, *Manuale ad uso del Forestiere in Venezia*, Tip. Giovanni Cecchini, Venezia, 1847, pag. 69.

<sup>32</sup> Cfr. Francesco Zanotto, *Nuovissima Guida di Venezia e delle isole della Laguna*, Edizione Giovanni Brizeghel, Venezia, 1856, pag. 620.

Ben presto, in verità, la stessa area lagunare di nostro interesse avrebbe “ospitato” gli uffici e l'alaggio di quella che potremmo agilmente definire come la prima “Base Navale” delle Fiamme Gialle in terra veneta.

Le prime notizie utili riguardo all'impianto di una rudimentale “Stazione Navale” della Guardia Doganale a Venezia risalgono ai primi giorni del 1868, ad appena un anno dalla sostituzione delle Guardie Doganali del Regno d'Italia ai Finanzieri della “Imperial Regia Guardia di Finanza” asburgica.

Fu proprio in tale contesto storico, infatti, che a Venezia fu assegnato “in pianta stabile” uno dei cinque “Piroscafi Doganali” (delle 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.

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 sostituzioni<sup>33</sup>.

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, quindi di “Stazionamento”, riservato al vecchio piroscafo 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.

---

<sup>33</sup> 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.

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 equipaggio interamente composto da appartenenti al Corpo delle Guardie Doganali, a differenza di quanto avverrà per gli altri “piroscafi” e, in seguito, per gli “incrociatori doganali”, per i quali furono 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: <<*Il piroscafo 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 piroscafo 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 piroscafo doganale...” allegate alla circolare stessa.

Da esse apprendiamo, in particolare, che: << *(Art. 1) Il piroscafo doganale Marittimo eseguirà un servizio di crociera lungo la costa dell'Adriatico che da Venezia si estende al golfo di Manfredonia, ed è comandato da un Tenente del Corpo delle Guardie Doganali, il quale alle attribuzioni di un Comandante di Luogotenenza accoppia pure quelle di Capitano di bordo*>>.

<< *(Art. 2) Quantunque la linea sopra indicata comprenda una parte delle giurisdizioni doganali delle Direzioni di Bologna, Ancona, Chieti e Foggia, il piroscafo fa parte della Forza Doganale della Divisione di Venezia*>>.

*<< (Art. 3)>> Le altre Direzioni però di Bologna, Chieti e Foggia nei casi in cui abbiano a dover richiedere uno speciale servizio del piroscrafo nelle proprie dipendenze, comunicheranno col Comandante del medesimo per mezzo della Direzione di Venezia, quando il naviglio si trovi nelle acque della Divisione, o delle altre; ma quando il piroscrafo naviga nei paraggi della Direzione che ne chiama il concorso, essa farà rimettere al Comandante le proprie istruzioni col mezzo dei Capi di servizio che meglio sieno a portata di fare ciò>>.*

*<< (Art. 4) Il Comandante del piroscrafo non è soltanto tenuto a deferire agli ordini che gli vengono dalle Direzioni, nella cui giurisdizione il Marittimo è destinato ad incrociare, ma eziandio alle richieste che i Comandanti dei Circoli potessero impartirgli per urgenti contingenze di servizio nelle rispettive giurisdizioni; quando per precedenti imprescindibili ordini, il Comandante non possa conciliare col proprio compito quegli altri che ebbe nei sopradetti modi a ricevere, farà di tanto constatare motivatamente sul giornale di servizio>>.*

*<< (Art. 5) La forza doganale assegnata al piroscrafo Marittimo, rappresenta di per sé una delle Luogotenenze della Divisione di Venezia, e dipende immediatamente dall'Ufficio di Direzione>>.*

Seguivano, poi, altri dieci articoli coi quali venivano disciplinati vari aspetti di servizio, amministrativi e persino disciplinari (riservati solo in navigazione), alcuni dei quali importanti, come nel caso dell'ultimo comma dell'art. 8, il quale prescriveva 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 piroscrafo e suo equipaggio restano in tutto assimilati alla R. Marina di guerra>>.*

Sia il “Marittimo” che il gemello “Laguna” furono comandati dallo stesso ufficiale che comandava il vecchio vapore “San Paolo”<sup>34</sup>, vale a dire il “collaudatissimo” Tenente di 1<sup>a</sup> classe Edoardo Delfino<sup>35</sup>, 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 assegnata<sup>36</sup>.

Il Tenente Delfino giunse a Venezia nel corso del mese di luglio dello stesso '68 e posto al comando della c.d. “Luogotenenza Piroscavo”, come ci ricorda un *Annuario dell’epoca*<sup>37</sup>. Appena l’anno seguente, lo stesso Comando di Luogotenenza assunse, invece, il nome di “Venezia III”<sup>38</sup>.

Da tale reparto dipendevano dunque varie Brigate “mare”, ad ognuna delle quali erano assegnate ulteriori unità navali, dalle “paranzelle” ai battelli a remi.

---

<sup>34</sup> 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 Finanziere e al comando di un loro ufficiale.

<sup>35</sup> 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’età<sup>35</sup>. Dopo di che se ne perdono le tracce.

<sup>36</sup> Sull’argomento vgs. Enzo Climinti, *Le Marine Militari Preunitarie e la piccola Marineria Doganale*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 2011.

<sup>37</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d’Italia pel 1869>>, Stamperia Reale, Firenze, 1869, pag. 272.

<sup>38</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d’Italia pel 1870>>, Stamperia Reale, Firenze, 1870, pag. 369.

Come ci ricorda lo storico del Corpo, Generale Enzo Climinti: *<<Nel mentre i piroscafi doganali effettuavano un lungo servizio di crociera, che andava da Venezia a Manfredonia e ritorno, era in funzione a Venezia, nella laguna e lungo la costa, un capillare e severo servizio di vigilanza doganale a mare, che oggi, con i molteplici servizi ed incarichi affidati alla Guardia difficilmente saremmo in grado di sostenere.*

*I disagi poi, ed i sacrifici ai quali era sottoposto a quei tempi il personale, sono oggi impensabili; infatti, i reparti utilizzavano come caserma, barconi ormeggiati alla riva, e che fungevano anche da alloggio per le guardie di mare e, talvolta, di terra>><sup>39</sup>.*

La “Stazione” della Giudecca, oltre alla sua importanza per fini strettamente istituzionali, primo fra tutti la repressione del contrabbando che si commetteva in Laguna, si rese anche protagonista di non poche azioni filantropiche, come ci ricorda l’eroico comportamento del Brigadiere “mare” Gaetano Venturini e delle guardie di mare Costante Spanio, Angelo Dal Mas, Vincenzo Sambo e Vincenzo Tonini, i quali, l’11 novembre del 1869, riuscirono a salvare dalle acque ben sei uomini membri dell’equipaggio di un bragozzo che una forte burrasca aveva fatto capovolgere e spinto verso gli scogli della diga di Malamocco. I militi verranno, poi, tutti encomiati<sup>40</sup>.

Ed ancora, nell’ottobre del 1871, l’equipaggio di una gondola mercantile arenata nella Laguna fu tratto in salvo dal Brigadiere “mare” Federico Pellegrini

---

<sup>39</sup> E. Climinti, op. cit., pag. 56.

<sup>40</sup> Da <<Il Monitore Doganale>>, numero del dicembre 1869, pag. 101.

e dalle guardie Luigi De Boni, Giovanni Vettor e Giovanni D'Este, successivamente encomiati dal Ministero dell'Interno<sup>41</sup>.

A pochi anni dall'impianto dei nuovi reparti della Guardia Doganale a Venezia, in mancanza di un apposito reparto d'istruzione che provvedesse all'addestramento delle nuove reclute, si rese necessario anche in detta città istituire almeno un modestissimo "Centro di Addestramento al Tiro", come lo definiremmo oggi, così come peraltro era accaduto presso altri Comandi di Circolo sin dal 1865, come nel caso di quello di Bari, considerata l'importanza che avevano allora le armi d'ordinanza sia nella repressione dei traffici illeciti che del brigantaggio (allora molto attivo nel Sud Italia), ma soprattutto per la difesa personale<sup>42</sup>.

Fu così che dal 3 al 13 ottobre del 1870, presso la caserma delle Guardie Doganali, sempre alla Giudecca, grazie all'iniziativa assunta dallo stesso Comandante di Circolo, ancora l'Ispettore Celestino Semplici, si tenne il primo corso di addestramento con le tradizionali armi in dotazione allora al Corpo, ci riferiamo alle carabine d'Artiglieria (del modello Napoletano), sostituite proprio a partire da quell'anno con il fucile Wetterli mod. 1870, e alle pistole a rotazione "Lefauchaux", modello 1861, armi oggi esposte presso il Museo Storico del Corpo, a Roma.

Il neonato "Centro per l'addestramento all'esercizio dell'arma", come riportato in alcuni documenti dell'epoca, fu inizialmente affidato a un vero

---

<sup>41</sup> Dal *Quadro Nominativo degli Individui della Guardia Doganale Italiana i quali nel 2° semestre 1872 si distinsero nei servizi ordinari ed accessori*, Ministero delle Finanze – Direzione Generale delle Gabelle, Tipografia Tofani, Firenze, 1873, pag. 20.

<sup>42</sup> A riguardo vgs. Gerardo Severino, *Addestramento al tiro. I primi corsi*, in <<Il Finanziere>>, n. di aprile 1997, pagg. 22 e 23.

esperto della materia, il Tenente Atanasio Temelacchi, il quale fu appositamente trasferito temporaneamente da Gemona del Friuli<sup>43</sup>.

I corsi per l'addestramento alle armi delle giovani reclute destinate alla Divisione di Venezia avrebbero, quindi, avuto la durata massima di dieci giorni continuativi, prima che tale personale fosse "immesso" in servizio, destinato quindi alle varie Brigate e Luogotenenze stanziato nelle anzidette "provincie Venete". Il tutto sarebbe stato compiuto nel pieno rispetto delle c.d. "Norme per la Istruzione Militare delle Guardie Doganali", emanate appena il 6 aprile del 1867 dalla Direzione Generale delle Gabelle (con circolare n. 21935-812).

Non sappiamo con certezza quanti corsi fecero seguito a quel primo esperimento. Sappiamo solo che al primo corso veneziano parteciparono venti reclute, e che per l'ottimo raggiungimento dei fini chi lo stesso si era proposto fu concesso un encomio al Tenente Temelacchi e al Sotto Brigadiere Toppi da parte del Comandante dell'VIII Divisione delle Guardie Doganali di Venezia, Ispettore Celestino Semplici<sup>44</sup>.

Torniamo ai Finanzieri di mare, osservando che il Tenente Delfino rimase in Laguna sino al 1873, anno in cui lascerà sia Venezia che il Corpo, avendo ottenuto il passaggio nell'Amministrazione dei Monopoli, nominato "magazziniere" delle

---

<sup>43</sup> Il Temelacchi possedeva un ottimo curriculum militare, che lo aveva visto, nel 1848, Caporale del Battaglione dei Militi Volontari Toscani e poi Sottufficiale delle Guardie di Finanza dell'allora Granducato di Toscana. A coadiuvarlo nell'impresa un altro veterano della Guerre Risorgimentali, il Sotto Brigadiere Giuseppe Toppi, ex Bersagliere del 6° Reggimento, il quale si era anche distinto durante la repressione del brigantaggio post unitario, meritando anche una medaglia di bronzo al Valor Militare.

<sup>44</sup> Dal <<Monitore Doganale>>, numero di ottobre 1870, pag. 170

Privative a Fitto di Cecina (Pisa)<sup>45</sup>. Al suo posto al Comando della Luogotenenza “Venezia III” fu posto il Sotto Tenente Luigi Grassi<sup>46</sup>.

L’avventura della primordiale “Stazione Navale” della Giudecca ebbe fine nel dicembre del 1874, data in cui, per effetto del 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”, “Laguna” e “Tremiti”, assegnati ad altri suoi parigrado.

Secondo il Generale Climinti, fu, molto probabilmente, proprio in tale contesto che tutti e cinque i piroscafi doganali, dall’autore definiti <<le cinque sorelle>>, furono ceduti, per motivi di bilancio, alla Regia Marina, che li avrebbe utilizzati ancora per altri decenni<sup>47</sup>.

In realtà, a determinare la scelta di sopprimere la “Stazione dei Piroscafi Doganali” della Giudecca era subentrata la decisione – in seguito rivelatasi scellerata – di abolire il c.d. “Regime di Porto Franco” di Venezia a decorrere dal 1° gennaio dello stesso 1874. La particolare condizione risale al 1° febbraio del 1830, allorché l’Imperatore d’Austria aveva dichiarato l’intera città “Porto Franco”<sup>48</sup>, con il chiaro intento di incrementarne la vocazione commerciale. In

---

<sup>45</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d’Italia per 1873>>, Stamperia Reale, Roma, 1873, pag. 314.

<sup>46</sup> Ivi, pag. 364.

<sup>47</sup> E. Climinti, op. cit., pag. 54.

<sup>48</sup> “Porto Franco” <<È una città marittima che gode della franchigia doganale per tutte le merci in essa importate, qualunque ne sia la provenienza. L’istituzione dei porti franchi è fatta allo scopo di mitigare gli eccessi del protezionismo industriale e agricolo, e anche di promuovere lo sviluppo industriale di determinate regioni. La creazione del porto franco permette infatti il sorgere, nella città franca, di particolari industrie che approfittando della franchigia doganale e della completa esenzione da formalità o da ingerenze doganali di qualsiasi genere si dedicano alla trasformazione e alla manipolazione delle materie prime di provenienza estera. I diritti doganali sono percepiti dallo stato all’atto del passaggio delle merci estere dal recinto del porto franco entro lo stato stesso. I porti franchi,

verità, la condizione di “Porto Franco” era stata già sperimentata agli inizi dell’Ottocento, durante l’occupazione Napoleonica, disposta con Decreti del 25 aprile 1806 e 7 dicembre 1807, per entrare, quindi, in funzione dal 1° aprile 1808, come disposto dal Viceré d’Italia, Eugenio Napoleone.

Agli inizi degli anni ’70, a pochi anni dall’unione di Venezia al Regno d’Italia l’Amministrazione Gabellaria, seguendo talune “correnti di pensiero” che comunque dividevano il “mondo degli economisti”, aveva ritenuto che il particolare regime di franchigia era ormai divenuto privo di ogni portata concreta, se non altro ai fini della già complessa e dispendiosa “macchina” della prevenzione e della repressione del contrabbando.

Di tale pensiero se ne rese “interprete”, nel 1871, anche Amato Amati, il quale, nel suo noto “Dizionario Corografico”, scrisse: <<*Il privilegio del porto franco è contrario al principio della giustizia distributiva, costa all’erario, impedisce un buon regime doganale, diffonde la frode, la immoralità e l’inosservanza alle leggi. Favorisce il contrabbando (fatta ragione però alla questione dei dazii, pei quali il contrabbando si farà anche dappoi in Venezia e in modo più ampio) e impedisce che si faccia bene il commercio dei prodotti nazionali*>><sup>49</sup>.

Eppure da non pochi “esperti” o comunque “liberi pensatori” era pervenuta un’aspra critica riguardo alla decisione governativa, come ci ricorda il brano che segue, tolto da una Rivista dell’epoca: <<*Crediamo, anche noi, esagerate le*

---

*pur essendo di antica origine nella loro concezione, sorsero nella forma attuale solo nei secoli XVII e XVIII, assumendo un notevole sviluppo nel bacino del Mediterraneo occidentale. Per alcuni inconvenienti che essi presentano, soprattutto per le disparità di condizioni rispetto al resto del territorio nazionale e per i pericoli del contrabbando, i porti franchi sono oggi stati soppressi quasi dappertutto*>> (Enciclopedia online Treccani).

<sup>49</sup> Cfr. Amato Amati, *Dizionario Corografico dell’Italia*, Vol. VIII, Parte 1<sup>a</sup>, Francesco Vallardi, Editore, Milano, 1871, pag. 1088.

*speranze di coloro che veggono nell'abolizione – né ci è ignoto come da altre parti sarebbe fatto ciò che a Venezia non potesse accadere, a questo riguardo; e siamo pur d'avviso che si debba mettere il dito sulla vera piaga, la sistemazione dei dazi.*

*Difatto per usare un esempio le riduzioni daziarie accadute in Trieste in seguito alla nuova politica commerciale austriaca ed ai trattati di commercio infrenarono così il contrabbando, che nelle statistiche del circondario di Ufficio di Trieste (1868) pubblicata dalla direzione superiore di dogana si diceva “che il contrabbando viene soltanto ancora effettuato in piccole proporzioni”, nullameno per le attinenze che vi hanno fra l'attuale immoralità ed il portofranco non nascondiamo la nostra gratitudine a chi collo impetrarne l'abolizione, tenta diminuire (almeno in parte) uno dei fomiti di azioni turpi e corruttrici>><sup>50</sup>.*

Di conseguenza, la Direzione Generale delle Gabelle, sempre attenta in tema di “tagli” e “risparmi”, pensò male di sopprimere anche l'importantissima base del naviglio doganale, ma anche di rinunciare alla gestione diretta, da parte del Corpo delle Guardie Doganali, del pattugliamento lagunare e costiero anti-contrabbando, il quale, a quel punto, venne affidato saltuariamente alle unità della Marina da Guerra.

In tale ambito, sia il piroscafo “Marittimo” che il “Laguna” continuarono 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-Ungarico<sup>51</sup>.

*<<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*

---

<sup>50</sup> Cfr. *Vantaggi e danni dei Porti Franchi con particolare riguardo a Venezia, Genova, Trieste e Fiume*, in <<La Rivista dell'Associazione Veneta di Pubblica Utilità>>, n. 3-4 del 15 dicembre 1872, pag.78 e 79.

<sup>51</sup> E. Climinti, op. cit., pag. 48.

*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>><sup>52</sup>.*

Secondo quanto si evince da una rivista dell'epoca, tali unità navali sarebbero rimaste di stanza nello stesso porto di Venezia, aggregati alla c.d. "Squadra Permanente" della II Divisione Navale<sup>53</sup>.

Da quello scorcio del 1874, dunque, la gloriosa "Stazione Navale" della Giudecca, altrimenti definita negli annuari "Luogotenenza di Venezia III", verrà soppressa, mentre il Tenente Luigi Grassi verrà destinato al comando della Luogotenenza di "Venezia V", nel frattempo istituita nell'ambito dei periodici rimaneggiamenti subiti dall'Ordinamento della Guardia Doganale.

A quel punto alla Giudecca è probabile che rimase, per qualche altro anno ancora, il Comando della III Luogotenenza, mentre è certa la presenza di una modesta Brigata "mare", dotata di pochi mezzi, la quale vi avrebbe operato assieme a quella "stanziale", entrambi composte da dodici Guardie al comando di un Brigadiere<sup>54</sup>.

Tale schieramento verrà, in parte, confermato dal Decreto Ministeriale 28 gennaio 1877, concernente "Sede e circoscrizione delle Ispezioni e Sotto Ispezioni delle Gabelle", con relativa tabella<sup>55</sup>.

Nell'ambito del Circolo di Venezia, in quel frangente ancora retto dall'Ispettore di 2<sup>a</sup> classe Cesare Paghini e articolato in varie Luogotenenze, fu

---

<sup>52</sup> Pierpaolo Meccariello, *Finanza di Mare. Dalla Scorridente ai Pattugliatori*, edizione Editalia, Roma, 1994, pag. 47.

<sup>53</sup> Cfr. "Piccoli legni aggregati alla Squadra Permanente", in "Notizie delle navi armate...", <<Rivista Marittima>>, 2° Trimestre 1875, Tipografia Barbera, Roma, 1875, pagg. 466 – 467.

<sup>54</sup> Cfr. "Ruolo delle Brigate secondo l'organico della Forza Doganale", in <<B.U. delle Gabelle, anno 1877>>, pag.431.

<sup>55</sup> In <<B.U. delle Gabelle, anno 1877>>, pag. 120 e seguenti.

confermata anche la V Luogotenenza, alla quale furono affidate le Brigate mare di Punta Incurabili e “Ponte Lungo Giudecca”, con le seguenti dotazioni: Una “piroga”, due “sandali”<sup>56</sup> e un “toppo” (lgs. “Topo”<sup>57</sup>) la Brigata di Ponte Incurabili; una barca ad uso caserma per le guardie, due “sandali” e un “toppo”, la Brigata di Ponte Lungo Giudecca.

Appartenevano a quest’ultimo reparto anche alcuni eroici militi, i quali, sullo scorcio di quegli anni ’70 si distinsero in alcune importanti operazioni, che andremo ora a ricordare.

Il 31 agosto del 1876, due Sottufficiali del contingente “mare”, il Brigadiere Antonio Vianello e il Sotto Brigadiere Basilio Mian si distinsero nelle acque di S. Margherita di Caorle: <<Per aver, con rischio della propria vita, concorso a salvare tre pescatori, i quali correvano pericolo di annegare>>, così come cita la

---

<sup>56</sup> Il sàndolo o sàndalo è una fra le più famose e, nello stesso tempo, più diffuse imbarcazioni della Laguna Veneta. Risalente al 1292, circa, troverebbe le sue radici etimologiche nella parola latina *sandalium*, "calzatura", la quale, in relazione alla sua forma piatta, ricorderebbe il fondo della barca, che è senza chiglia, onde sopportare meglio i bassi fondali lagunari. Nel Medioevo, i sandoli furono impiegati anche per i combattimenti fluviali in varie località del Nord-Est d’Italia.

<sup>57</sup> <<Il topo o anche moto topo è un'imbarcazione tipica della tradizione lagunare veneta. Principalmente usato come barca da trasporto merci nella sua versione commerciale ha anche degli antenati a vela. Il topo si adattava alla vela al terzo. Usato nelle zone meno calme della laguna di Venezia dove la vicinanza del mare ne rendeva la navigazione più difficoltosa per le barche a fondo piatto. Di dimensioni inferiori rispetto al burchio lo rendeva più agile di quest'ultimo e dunque più adatto a rispondere ad esigenze di manovrabilità anche se naturalmente riduceva le capacità di carico. La versione moto topo molto conosciuto nella città lagunare è l'equivalente del furgone da trasporto in terraferma, infatti a Venezia incontriamo le più note compagnie di trasporto come ad esempio i corrieri espressi che utilizzano questa imbarcazione per eseguire le consegne in città>>. Tratto da Wikipedia.

motivazione della Medaglia d'argento al Valor di Marina conferita loro dal Re d'Italia<sup>58</sup>.

Il 9 ottobre del 1878 la Guardia "mare" Augusto Vio <<Per impedito annegamento di un individuo caduto in un rio>>, a Malamocco di Venezia, avrebbe meritato, invece, una Medaglia d'argento al Valor Civile<sup>59</sup>.

Che dire, poi, del Brigadiere Agostino Cesconi e del Sotto Brigadiere Antonio Pellegrini, i quali pervennero, nel marzo del 1879 al sequestro di una barca contenente circa 500 chilogrammi di zucchero raffinato, 4 chilogrammi di caffè oltre che all'arresto dei contrabbandieri, meritando un premio in danaro da parte del Ministero delle Finanze?

Nel concludere il capitolo ricordiamo, infine, che in quello stesso frangente storico (1877), presso la Giudecca, come si è già ricordato in precedenza, venne ufficialmente istituita la Sezione doganale definita per l'appunto "Isola della Giudecca", classificata di 2° Ordine e di 4<sup>a</sup> Classe, in relazione all'importanza rivestita e alle incombenze demandate<sup>60</sup>.

Tale ufficio vi avrebbe operato sino alla fine degli Ottanta, periodo nel quale non compare più nei Bollettini delle Gabelle, non sappiamo se per un errore di trascrizione oppure in quanto soppresso, dovendo il Ministero delle Finanze assicurare i soli "tagli" agli organici delle Gabelle, motivati da esigenze di bilancio. In verità tale Ufficio vi sarà poi ricostruito – o comunque "ricompare" – di lì a

---

<sup>58</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 299.

<sup>59</sup> Ivi, pag. 349.

<sup>60</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia pel 1877>>, Stamperia Reale, Roma, 1877, pag. 487.

qualche anno, tant'è vero che lo ritroviamo ancora attivo nel corso del 1900, come ci conferma un Calendario dell'epoca<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d'Italia pel 1900>>, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1900, pag.811.

## 4° CAPITOLO

# IL DEPOSITO ALLIEVI, LA LUOGOTENENZA E LE BRIGATE MARE

(1881 – 1895)

Il 1881 – è doveroso ricordarlo sin d’ora – viene considerato l’anno della tappa più significativa, nell’ambito della Storia della Guardia di Finanza, risalendo proprio a tale epoca, dopo anni e anni di battaglie, molte delle quali anche parlamentari, il raggiungimento di una prima radicale ed importante riforma ordinativa del Corpo, sorta sulle ceneri del vecchio “Progetto Minghetti”, maturato nel 1875 e mai approvato dal Parlamento<sup>62</sup>.

Con la Legge n. 149 dell’8 aprile 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), fu decretato il cambiamento del titolo del Corpo in “Guardia di Finanza” (il titolo di Regia, la nostra Istituzione lo

---

<sup>62</sup> Nel luglio del 1877, il nuovo Governo presieduto da Agostino Depretis, titolare anche del Dicastero delle Finanze, affidò al Generale del Regio Esercito Nunziante la presidenza di una nuova Commissione di studio, composta da esponenti politici e ufficiali, oltre al Capo di Divisione del Ministero delle Finanze, Cav. Queirolo, che ebbe il compito di studiare la riforma ordinativa da conferire al Corpo doganale. Al termine dei lavori, la Commissione produsse una relazione che fu poi a base del progetto di legge presentato alla Camera il 20 marzo 1879 dal nuovo Ministro delle Finanze, On. Magliani.

avrebbe ottenuto solo nel 1892) ed accorciata ancor di più la meta della militarizzazione.

Furono conferiti alle Guardie di Finanza ruoli ben precisi nell'eventualità di un conflitto armato, prevedendo, in caso di mobilitazione generale, persino la creazione di appositi battaglioni. Fra le tante altre novità vi fu l'estensione anche alla Guardia di Finanza del grado di Maresciallo, che avrebbero ricoperto gran parte dei comandanti delle Brigate più consistenti, soprattutto quelle della categoria "volante". Ancora altri anni ci sarebbero voluti, tuttavia, sia per l'ottenimento della piena autonomia del Corpo dalla Direzione delle Gabelle, sia per la sua completa militarizzazione.

In ogni caso, comunque, uno degli effetti più decisi "innescati" dalla stessa riforma fu la effettiva istituzione dei c.d. "Depositi d'Istruzione per Allievi Guardie", peraltro già preventivati nel "Regolamento Organico" del Corpo, emanato con R. D. del 13 novembre 1862, ma che di fatto non erano mai stati istituiti sia in quel frangente storico che negli anni seguenti, molto probabilmente in relazione ai notevoli disagi economici in cui versava l'Amministrazione Gabellaria in quei primi anni d'Unità nazionale.

A norma dell'art. 10 della citata Legge n. 149, si stabilì, quindi, che <<*I nuovi arruolati devono essere tratti presso determinate sedi di Ispettore per ricevervi l'istruzione*>>, previsione richiamata anche dal successivo "Regolamento di Istituzione e di Disciplina del Corpo delle Guardie di Finanza", emanato con R. D. 12 giugno 1881, n. 261, il cui art. 3 dettava che: <<*Nei capoluoghi di alcuni Circoli sono istituiti Depositi per l'istruzione degli allievi guardie. I Depositi d'istruzione sono comandati dal Capo Circolo...*>>.

I Depositi Allievi, così come s'intuisce dal titolo, avrebbero avuto il compito di addestrare a 360 gradi, come si suole dire, le nuove "reclute", le giovani guardie appena arruolate nel Corpo, le quali, a differenza di quanto avveniva in

passato, allorquando venivano immesse direttamente in servizio, dovendo così “rubare il mestiere” ai più anziani, avrebbero dovuto, di lì in avanti, frequentare un vero e proprio corso di formazione, con tanto di esami finali<sup>63</sup>.

Ebbene, fra le sedi iniziali contemplate dal Regio Decreto 26 giugno 1881, n. 270, vi fu proprio la nostra bellissima Venezia, la città del Canal Grande, ove, con molta probabilità, nei pressi della Giudecca, fu allestita, in fretta e furia una modesta caserma, la quale, sin da subito, si dimostrerà poco adatta ad ospitare, di volta in volta, centinaia di allievi in formazione (in media 200 per trimestre)<sup>64</sup>.

Il nuovo reparto veneziano fu inaugurato nel luglio 1881 e venne posto sotto la direzione del comandante del Circolo di Venezia, l'Ispettore Cesare Paghini. L'Istituto, oltre a svolgere le normali funzioni formative aveva anche il compito di istruire, dal punto di vista pratico, le guardie, sia del contingente di terra che per quello di mare, per i servizi presso i porti e presso le dogane. Ciò derivava dal fatto che la bellissima città che lo ospitava, dato il suo carattere particolare, offriva maggiori ed efficaci possibilità didattiche.

Tale attività rientrava nel novero di quanto stabilito dal Regolamento del Corpo, poi confermata anche dell'art. 9 dello specifico Regolamento sui Depositi (Circolare 31 marzo 1887 della Direzione Generale delle Gabelle), il quale prevedeva per gli allievi turni di servizio pratico da prestarsi presso le locali Brigate.

Il Deposito Allievi di Venezia, soprattutto grazie alla sua collocazione presso la Giudecca, quindi in piena laguna, ma soprattutto nel pieno delle attività portuali e doganali, essendo anche molto prossima alla sede storica di quella

---

<sup>63</sup> Il corso avrebbe avuto la durata di tre mesi per gli ex militari e di sei per gli altri.

<sup>64</sup> Per ulteriori approfondimenti vgs. Gerardo Severino, *I Depositi d'Istruzione della Guardia di Finanza (1881-1906)*, in <<Rivista della Guardia di Finanza>>, anno 1992.

organizzazione gabellaria, fu quello ove si sarebbero addestrate il numero più consistente di “guardie mare”<sup>65</sup>.

Il reparto d’istruzione, almeno in un secondo tempo, fu “ospitato” in un’ala dell’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. Ci sia consentita, a questo punto, una breve divagazione, onde ricordarne brevemente la storia.

Il complesso monastico dei SS. Cosma e Damiano (questa è la denominazione più corretta) 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 adattato, nel 1810, in caserma e, dopo il 1815 (sotto gli austriaci del Lombardo-Veneto) in uffici della c.d. “Ragionateria Centrale”.

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,

---

<sup>65</sup> 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.

accanto al nome del convento viene riportata la frase: “...con monastero di vergini benedettine, convertito ora in caserma e a deposito della R. Finanza”<sup>66</sup>.

Che l'intero immobile demaniale fosse utilizzato a caserma, ancora verso la metà degli anni '80 dell'Ottocento, ce lo conferma, nel 1885, una preziosa ricerca del Tassini, il quale, accanto al titolo del complesso monastico aggiunse la frase: “...ora è caserma”<sup>67</sup>.

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 vero che nel corso del 1886, 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.

Riguardo al Comando del Deposito, occorre dire che già a partire dal 1883 la Direzione delle Gabelle si rese conto di quanto fosse problematico demandare allo stesso Comandante di Circolo alla sede anche la responsabilità di tali reparti d'istruzione. Fu così che nella stessa Venezia, oltre al Capo di Circolo, Ispettore Paghini, troviamo proprio in tale anno, nell'Annuario delle Finanze, alla voce “Personale addetto al Deposito d'Istruzione Allievi Guardie” anche l'Ispettore Francesco Ghedini, coadiuvato dal Tenente di 2<sup>a</sup> classe Antonio Dall'Ara<sup>68</sup>.

---

<sup>66</sup> Francesco Zanotto, *Nuovissima Guida di Venezia e delle Isola della sua laguna*, Gio. Brizeghel Tip. Lit. Editore, Venezia, 1856, pag. 620.

<sup>67</sup> Giuseppe Tassini, *Edifici di Venezia distrutti o volti ad uso diverso da quello a cui furono in origine destinati*, Reale Tipografia G. Cecchini, Venezia, 1885, pag. 29.

<sup>68</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia pel 1883>>, Tipografia Elzeveriana, Roma, 1883, pag. 650.

Sarà proprio quest'ultimo ad essere incaricato di "supervisionare" i lavori di restauro cui abbisognò la Caserma, approvati proprio in quel frangente da parte del Ministero delle Finanze, il quale stanziò la somma complessiva di £. 17,400 sia per il Deposito Veneziano che per quelli di Napoli e Messina, che versavano anche loro in pessime condizioni, trattandosi per l'appunto di immobili storici abbastanza vetusti<sup>69</sup>.

Negli anni seguenti (1884 – 1886), saranno poi questi ultimi due ufficiali a dirigere le sorti del Deposito, mentre nei primi mesi del 1887, in relazione alla sopraggiunta autonomia dei reparti d'istruzione, subentrata per effetto dell'art. 4 del R. D. 31 marzo 1887, avrebbe assunto il Comando del reparto lo stesso Ispettore Paghini, il quale, dopo molti anni aveva dovuto cedere il Circolo di Venezia all'Ispettore Federico Barbieri<sup>70</sup>.

Sarà lo stesso Ispettore Paghini che, nel corso del 1890, assumerà la coraggiosa decisione di lasciare la Giudecca, ottenendo il trasferimento della sede del Deposito sulla terraferma, ove sarebbe stato molto più facile ospitare, ma soprattutto "addestrare" un numero maggiore di Allievi Guardie.

La scelta della nuova sede ricadde sul Palazzo Priuli Stazio, un nobile edificio sito al n. 1777 di San Giacomo all'Orio, nel sestiere di Santa Croce, compreso tra la stretta calle del Megio, a Est e il Rio del Megio, ad Ovest.

Le prime notizie della dimora storica risalgono al 1500, epoca nella quale essa compare in una mappa di Jacopo de' Barbari. Inizialmente appartenuto alla famiglia Surian, nel 1584 il palazzo fu venduto da Giovanni Surian alla famiglia bergamasca dei Prezzato, la quale lo fece sottoporre ad una radicale

---

<sup>69</sup> Cfr. Ministero delle Finanze, <<Relazione sull'Amministrazione delle Gabelle per l'anno 1883>>, Tipografia Eredi Botta, Roma, 1884, pag. 234.

<sup>70</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia per 1887>>, Tipografia Elzeveriana, Roma, 1887, pag. 432.

ristrutturazione, che lo trasformò nell'attuale edificio che tutti possono ammirare.

Nel 1636 il Palazzo fu, quindi, acquistato dalla famiglia Stazio, noti commercianti di lana, ai quali rimase in proprietà sino al secolo successivo. A seguito del matrimonio di Elisabetta Stazio con Michele Priuli di Santa Sofia, nel 1701, il Palazzo passò a quest'ultima famiglia, dalla quale assunse poi il nome e che lo tenne in proprietà, dopo averlo messo in affitto, nel 1853, sino al 1859, allorquando fu venduto al Comune di Venezia.

E fu proprio da tale epoca in avanti che l'edificio fu adibito a Caserma, subendo così varie manomissioni soprattutto per quanto riguardava l'organizzazione degli interni. Furono, infatti, demolite le scale, rifatti i soffitti e i pavimenti, distrutto l'oratorio privato e rimossi due ballatoi esterni. La Caserma sede del Deposito Allievi, essendo una costruzione di dimensioni notevoli che si sviluppava su sei piani, con corte anteriore interna sulla calle d'accesso, si dimostrò finalmente all'altezza della situazione, almeno in quella prima fase.

Appena l'anno dopo, il Comando del Deposito Allievi passò di mano, essendo stato affidato all'Ispettore Francesco Cobbe. Il Cobbe si sarebbe avvalso del Tenente Giuliano Conte, che rimase a Venezia sino alla soppressione del reparto<sup>71</sup>. Nel 1892 il c.d. "Comando del Deposito d'Istruzione Allievi Guardie di Finanza" di Venezia viene pubblicizzato, per la prima volta con l'indirizzo completo, vale a dire in <<S. Giacomo, 1777>>, che ovviamente coincide con l'indirizzo di Palazzo Priuli Stazio<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d'Italia pel 1891>>, Ministero dell'Interno, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1891, pag. 822, nonché <<Annuario del Ministero delle Finanze e del Tesoro del Regno d'Italia pel 1893>>, Tipografia Elzevieriana, Roma, 1893, pag. 293.

<sup>72</sup> Cfr. <<Annuario d'Italia pel 1892>>, Stabilimento Bontempelli, Genova, 1892, pag. 1102.

Pur tuttavia, il Deposito veneziano non avrà lunga vita nemmeno dopo il trasferimento nella più ampia caserma, in quanto, verso la fine dello stesso 1893, fu sentita da molti la necessità di reperire un'ulteriore caserma dotata di una più spaziosa ed accogliente piazza d'armi, ma soprattutto più idonea ad ospitare i circa 300 allievi che si alternavano durante i vari procedimenti reclutativi.

Da quanto riportato dalla stampa dell'epoca, risulta che vari furono i tentativi di reperire in loco un altro alloggio, così come accanita fu la resistenza dei veneziani avverso la decisione di trasferire il Deposito altrove. Sulle pagine del giornale dei Finanziari viene, ad esempio, citata una manifestazione nella quale gli abitanti della città inscenarono una vera e propria protesta, organizzando, il giorno 9 di aprile 1893, nella c.d. "Sala del Ridotto", un comizio per evitare la partenza degli allievi<sup>73</sup>.

In un passo dell'articolo, la redazione del giornale non poté fare a meno di evidenziare le seguenti riflessioni: *<<È infatti dubbio che se l'amministrazione dovrà decidersi a trasferirlo a Verona, ciò dipende principalmente dalle men favorevoli condizioni in cui il detto deposito si troverebbe in Venezia.*

*Ci è stato, ad esempio, assicurato che i locali della caserma sono divenuti affatto incompatibili colle esigenze igieniche e di spazio assolutamente necessarie allo scopo cui i detti locali sono destinati, e che inoltre faccia molto difetto l'acqua potabile.*

*Ora è evidente che quando una città tiene, come sembra ci tenga Venezia, a conservarsi una istituzione, è necessario che questa città, e per essa la sua rappresentanza municipale, si interessi al benessere di questa istituzione, accordando tutte quelle facilitazioni e miglioramenti che sono esclusivamente reclamati dalla necessità>>.*

---

<sup>73</sup> Cfr. <<Il Monitore delle Guardie di Finanza>>, n.16 del 20 aprile 1893, pag. 1 e 2.

Tali tentativi, pur appalesando sentimenti di vera stima e affetto verso il Corpo, risultarono vani, tant'è vero che il trasferimento fu comunque determinato ed avvenne nel febbraio 1894, alla volta di Verona, mentre l'anno seguente la stessa sorte toccò a quello di Napoli, opportunamente trasferito a Maddaloni, in provincia di Caserta<sup>74</sup>.

Ultimo comandante del Deposito veneziano, al quale evidentemente si dovette l'idea di "abbandonare" per sempre Venezia fu l'Ispettore Secondo Arella, un ufficiale che in futuro avrebbe avuto un ruolo molto importante nell'ambito della storia dei reparti d'istruzione del Corpo, assumendo il delicato ed importante incarico di primo Comandante della Scuola Ufficiali della Regia Guardia di Finanza, che verrà istituita a Caserta nel 1896<sup>75</sup>.

Nel tornare alla presenza "operativa" dei Finanzieri alla Giudecca, facciamo un passo indietro nella cronologia storica, ricordando l'eroismo di un Sottufficiale di mare che vi prestava servizio, il Sotto Brigadiere Giovan Battista Tubello, il quale il 15 novembre del 1881, a Cavallino: <<Operò il salvataggio dell'equipaggio del trabaccolo "Apollo" capovolto fuori il porto>>, così come ci ricorda la motivazione della Medaglia d'argento al Valor di Marina che gli fu conferita dal Re d'Italia<sup>76</sup>.

Una Medaglia di bronzo, sempre al Valor di Marina fu concessa, invece, al Brigadiere "mare" Agostino Riva ed alle Guardie del medesimo contingente Carlo Errani, Ciro Balsamo, Angelo Costantini, Francesco Scarpa e Daniele Schiavon per i: <<Coraggiosi soccorsi prestati per trarre in salvo quattro persone

---

<sup>74</sup> 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.

<sup>75</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze e del Tesoro del Regno d'Italia per 1894>>, Tipografia Elzevieriana, Roma, 1894, pag. 351.

<sup>76</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, 301.

*componenti l'equipaggio del bragozzo "Armando" esposte ad imminente pericolo sui banchi del porto>>. Il fatto di cronaca si verificò a Santa Margherita di Caorle il 20 dicembre del 1884<sup>77</sup>.*

Qualche mese prima, esattamente il 16 di settembre il Corpo aveva "pianto" l'ennesima vittima del dovere, la Guardia "mare" Ferdinando Baldon, morto annegato nelle acque della Laguna mentre vi prestava servizio a bordo di un piccolo battello in dotazione a quel Comando di Circolo. Il milite era nato a Polesella (Rovigo) l'8 maggio del 1863, ragion per cui aveva poco più di vent'anni di vita<sup>78</sup>.

Sul fronte operativo aggiungiamo, invece, che nel corso del 1883 furono costruite nei cantieri di Venezia altre 3 "barche-caserme", per la somma totale di £. 33,000, così come emerge da una "Relazione delle Gabelle", dalla quale apprendiamo anche le seguenti interessanti notizie:

*<<Fra i battelli erariali esistenti a Venezia, 2 sono pirolance e 5 barche-caserme. Fu adottato, in massima, l'uso di battelli in affitto, tanto per economia, quanto per evitare il gravissimo inconveniente di sospendere il servizio doganale durante le riparazioni che necessitano di frequente.*

*Quando occorre riparare un battello erariale, la Amministrazione non ha modo di sostituirlo con altro, e quindi resta interrotto il servizio. Coi contratti di affitto invece si impone agli appaltatori l'obbligo di sostituire i battelli che entrano in riparazione, e così il servizio di vigilanza non ne resta pregiudicato>><sup>79</sup>.*

---

<sup>77</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pagg. 321 e 322.

<sup>78</sup> Cfr. Museo Storico della Guardia di Finanza, Schedario Caduti in Servizio, lett. B.

<sup>79</sup> Cfr. Ministero delle Finanze, <<Relazione sull'Amministrazione delle Gabelle per l'anno 1883>>, Tipografia Eredi Botta, Roma, 1884, pag. 193.

Aggiungiamo, poi, che a partire dal 1885 l'impegno delle Guardie di Finanza di stanza alla Giudecca aumentò sensibilmente anche grazie all'apertura di un nuovo "Deposito Doganale per gli spiriti nello stabile dei fratelli Brambilla a San Giovanni della Giudecca", come ci ricorda il Decreto reale n. 2891 dell'8 gennaio 1885, con il quale tale avviamento fu concesso per incarico della Camera di Commercio ed Arti di Venezia.

Il 5 maggio del 1886 si verificava una nuova perdita tra le Fiamme Gialle, con la morte per annegamento del Sotto Brigadiere "mare" Giuseppe Bortolussi, in servizio presso la Brigata "mare" della Giudecca. Egli era nato a Motta (Treviso) il 7 marzo del 1859<sup>80</sup>.

La ricostruzione cronologica che ci siamo imposti ci ricorda che nel marzo del 1887, il Ministero delle Finanze concesse alla Camera di Commercio di Venezia la <<facoltà d'istituire un Deposito Franco>> proprio sull'isola della Giudecca, con l'obbligo di costruirvi anche un <<corpo di guardia, per le **guardie di finanza** ed un altro per le guardie del dazio di consumo>><sup>81</sup>.

Da una circolare gabellaria dello stesso 1887 concernente l'adozione di "Nuovi timbri ai posti di guardie di finanza per le attestazioni d'imbarco e sbarco delle merci", emerge, di conseguenza, un aumento dell'impegno del Corpo nell'ambito dei c.d. "servizi doganali". Da essa risulta, infatti, che di tale emblema furono dotati non pochi "Posti di Guardia", tra i quali anche quello della Giudecca<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Cfr. Museo Storico della Guardia di Finanza, Schedario Caduti in Servizio, lett. B.

<sup>81</sup> Cfr. Circolare del Ministero delle Finanze del 15 marzo 1877, "Concessione alla Camera di Commercio di Venezia della facoltà d'istituire un Deposito Franco", in Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, <<Bollettino di Notizie Commerciali>>, n. 15 del 10 aprile 1887.

<sup>82</sup> La n. 61723-7631 in data 24 aprile 1887 della 1<sup>a</sup> Divisione della Direzione Generale delle Gabelle.

Nel frangente storico a cavallo fra la fine degli anni Ottanta ed il decennio successivo fu posta molta attenzione alla “Componente navale” delle Fiamme Gialle.

Come ci ricorda la solita “Relazione delle Gabelle” pubblicata nel 1891: <<*Nell’anno finanziario 1889-90 furono presi a nolo 373 battelli comprese 5 lancia a vapore delle quali una per il servizio nel porto di Genova, due per quello del porto di Napoli e **le altre per quello di Venezia**. Erano proprietà erariali 75 battelli, fra i quali figurano 5 lancia a vapore per il servizio nel porto di Genova appartenenti all’Amministrazione Finanziaria, tre per il servizio nel Lago di Garda, ed una per il servizio a Ravenna di proprietà della R. Marina*>><sup>83</sup>.

Dall’allegato prospetto (Tavola XVIII) emerge, infine, che a Venezia quel Comando di Circolo disponeva in totale di 86 battelli a noleggio, due dei quali a vapore e 5 erariali, vale a dire di proprietà dell’Amministrazione Finanziaria<sup>84</sup>.

Come è facile intuire, sarebbe stato proprio grazie alle piccole, ma agevoli unità navali che i Finanzieri di mare avrebbero esercitato quella che potremmo definire come una sorta di “pattugliamento lagunare”, pattugliamento grazie al quale si riuscì ad assicurare una buona vigilanza che, nel corso gli anni a venire, avrebbe consentito una più efficace repressione del contrabbando e degli altri traffici illeciti, ma anche la tenuta del dispositivo di pubblica sicurezza cittadino.

Ne è un chiaro esempio l’operazione compiuta da una squadra di Finanzieri di mare, composta dalle Guardie Cibia Natale, Antonioli Giuseppe e Magaini Emilio, le quali: <<*...trovandosi di servizio nelle acque della laguna Veneta, alla località detta la Giudecca, poterono stornare l’esecuzione di un tentativo di*

---

<sup>83</sup> Cfr. Ministero delle Finanze, *Relazione sull’Amministrazione delle Gabelle per l’esercizio finanziario 1889-90*, Tipografia Nazionale G. Bertero, Roma, 1891, pag. 62.

<sup>84</sup> Cfr. Ivi, “Prospetto dei battelli in servizio della guardia di finanza durante l’esercizio 1889-90”, pag. 153.

*contrabbando di una discreta quantità di tabacco estero lavorato, che una barca tentava introdurre in Venezia dopo averlo asportato da un vapore estero ancorato in quel porto. Gli Agenti giunsero in tempo per rendere vano il detto tentativo di contrabbando, procedendo al sequestro del tabacco che venne da essi depositato nella locale Dogana pel relativo procedimento>><sup>85</sup>.*

L'evidente utilità che il "servizio in mare" svolto dalle Guardie di Finanza dell'apposito "Contingente", soprattutto nella repressione del sempre più violento fenomeno contrabbandiero, indusse taluni Comandanti di Divisione e di Circolo della Guardia di Finanza di "sperimentare" l'utilizzo di nuovi reparti.

Ne è un esempio l'istituzione, avvenuta a Venezia sempre ai primi degli anni '90 della c.d. "Volante Mare", concepita sul modello delle Brigate "Volanti", le quali erano caratterizzate da una maggiore agilità nel muoversi in territori abbastanza estesi, quindi non limitati, come nel caso delle Brigate "Stanziali" ad una circoscrizione territoriale molto più ristretta.

Della "Volante Mare" di Venezia ci viene tramandata la seguente operazione di servizio, che riportiamo integralmente così come fu pubblicata dal glorioso "Il Monitore delle Guardie di Finanza".

*<<In seguito ad ordini di servizio impartiti dall'Ispettore di Venezia signori Perle Francesco, la **Volante Mare** diretta dal Sottobrigadiere Cattaneo e montata dalle Guardie Zedoaria e Mettogni e posta sotto la immediata direzione del detto Ispettore, sequestrava nella notte del 13 andante un sandolo contenente sedici colli clandestinamente sbarcati dalla Regia nave Curtatone ancorata nel porto.*

*Arrestati i due conduttori del sandolo stesso e verificati presso la Dogana i colli in discorso, si poté stabilire che tra multa, dazio e valore delle merci*

---

<sup>85</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Operazioni distinte*, in <<Il Monitore delle Guardie di Finanza>>, n. 31 del 5 agosto 1891, pag. 3.

*occorrevano circa mille lire. Si tratta di articoli originari della Cina e del Giappone, quali: mercerie fini, tessuti serici, mobili di legno da ebanisti, the, ecc.*

*Se si tiene conto delle difficoltà che alla repressione di tali frodi si presentano al servizio della forza di Finanza, conviene concludere che gli Agenti eseguendo perfettamente gli ordini dell'Ispettore Perle, operarono con oculatezza e precisione>><sup>86</sup>.*

In verità, purtroppo, la vigilanza esercitata dalle Fiamme Gialle, soprattutto da quelle appartenenti al "Contingente di Mare" fu spesso al centro di "aspri conflitti" socio-politici e, talvolta, anche morali, spesso finiti persino nelle aule Giudiziarie, ove le Guardie venivano deliberatamente accusate di "esagerazioni", ovvero di "interpretare" a modo proprio la Legge doganale.

Ne è un chiaro esempio quanto accadde ai Finanzieri della Brigata "Porto" della Giudecca nell'estate del 1892, episodio che togliamo in parte da una Sentenza della Corte di Cassazione, che per fortuna diede ragione ai nostri militi.

*<<...gli agenti di Finanza che trovansi in servizio di perlustrazione la sera del 10 agosto 1892 in Venezia, si avvidero che alcuni individui scesero dal piroscrafo A.F. Consulich, ancorato poco lungi dal canale della Giudecca, ed attraversata una grossa barca, si misero in un sandalo per raggiungere la riva.*

*Inseguiti, trovarono nascosto nelle mutande di ciascuno di essi del caffè, onde ne redassero verbale e li deferirono all'autorità giudiziaria col duplice addebito: di furto, perché dalle indagini praticate dagli agenti di Finanza venne a risultare che gli individui da essi sorpresi erano recati a bordo del piroscrafo ed avevano ivi rubato il caffè che tenevano nascosto nella persona; e di*

---

<sup>86</sup> Cfr. Corrispondenza *Operazioni di Servizio*, in <<Il Monitore delle Guardie di Finanza>>, n. 47 del 22 novembre 1893, pag. 2.

*contrabbando, perché sorpresi nel mentre cercavano d'introdurre nella cinta doganale il caffè rubato, senza pagarne il relativo dazio>><sup>87</sup>.*

In seguito il Tribunale di Venezia, nell'udienza del 13 agosto seguente, nel riconoscere il reato di furto escluse, invece, quello di contrabbando, avverso la quale il Pubblico Ministero oppose ricorso, che, in effetti, verrà accolto dalla Suprema Corte di Cassazione, con sentenza del 21 gennaio 1893. Bene avevano fatto, quindi, le Guardie della Giudecca ad inseguire con la loro scialuppa quegli "individui" ai quali, oltre all'accusa di essere dei ladri fu giustamente sommata anche quella di "contrabbandieri".

Anche in quei primi "anni '90" non mancarono i soliti atti di coraggio e abnegazione che ebbero per protagonisti non pochi Finanziari appartenenti al Circolo di Venezia, ivi compresi, quindi, quelli di stanza alla Giudecca.

Ricordiamone alcuni. Ebbene, una Medaglia di bronzo al Valor Civile fu concessa alla Guardia Sebastiano Vaina: <<Per aver salvato un fanciullo caduto e pericolante nelle acque del canale della Giudecca>>, il 17 agosto del 1891<sup>88</sup>.

Il 9 luglio 1892 il Sotto Brigadiere Riccardo Sartori si distinse, invece: <<Per impedito annegamento di una giovane gettata nelle acque del canale S. Gervasio>>, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo, sempre al Valor Civile concessa da Re Umberto I. Analoga ricompensa verrà conferita anche alla Guardia Luigi Espen: <<Per aver salvato una fanciulla caduta nelle acque del Canal Grande>> il 21 luglio dello stesso anno<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> Cfr. <<Collezione degli Atti della Amministrazione delle Gabelle del Regno d'Italia>>, Tipografia Nazionale G. Bertero, Roma, 1893, pagg. 257 e 258.

<sup>88</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 374.

<sup>89</sup> Ivi, pag. 375.

Il Brigadiere “mare” Alberto Scarselli si meritò, poi, una Croce d’argento con Corona al merito Austriaco, conferitagli personalmente dall’Imperatore Francesco Giuseppe in quanto, il 22 ottobre 1895, nel porto di Alberoni <<*Operò il salvataggio di quattro persone costituenti l’equipaggio di una barca austriaca, naufragatasi sulla costa italiana*>><sup>90</sup>.

Sul piano logistico ricordiamo, invece, che nel corso dello stesso 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 delle due Brigate, di lì a poco accorpate nella c.d. “Brigata mista”<sup>91</sup>, dipendente dalla Tenenza di “Venezia I”, sorta in quel periodo dalla fusione delle due precedenti Brigate “Stanziale” e “Porto”, quest’ultima erede della vecchia Brigata “Mare”, forte di una trentina di uomini compresi i Sottufficiali comandanti<sup>92</sup>.

---

<sup>90</sup> Cfr. *Libro d’Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 419.

<sup>91</sup> Ciò si verificò in virtù della Legge 22 dicembre 1895, n. 721, con la quale fu modificato l’ordinamento del Corpo della “Regia Guardia di Finanza”.

<sup>92</sup> Cfr. “Elenco delle Brigate”, in <<B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1896>>, Tipografia G. Bertero, Roma, 1896, pag. 219. Idem, anno 1897, Tipografia Elzeveriana, Roma, 1897, pag. 1211.

## 5° CAPITOLO

# DALLA STAZIONE BATTELLI INCROCIATORI AL DISTACAMENTO ALLIEVI MARE

(1896 – 1918)

Tramontata l'esperienza dei "piroscafi doganali", due dei quali, come si ricorderà, erano stati assegnati proprio a Venezia, la vigilanza costiera per i lunghi tratti di costa, così come pure quella sui laghi e fiumi di confine era stata demandata ad unità minori, certamente meno impegnative riguardo all'uso, ma limitanti riguardo al risultato finale.

Era stato proprio per questo motivo che nel 1893, per volere dell'allora Ministro delle Finanze, di concerto con quello della Marina, erano stati costituiti i "Servizi speciali di vigilanza finanziaria di confine", formalmente adottati con Regio Decreto 9 marzo 1893, n. 147, emanato d'intesa fra i due Dicasteri, con i quali si dispose l'allestimento di alcune "Barche Torpediniere", all'uopo concesse e di proprietà della Regia Marina, presso le "Stazioni" di Cannobio, sul Lago Maggiore e di Limone, su quello di Garda<sup>93</sup>.

Diversamente a quanto era accaduto alcuni anni prima con i "piroscafi doganali" (eccetto che per il "Marittimo" di stanza a Venezia), al cui comando erano stati posti ufficiali della Regia Marina, per le nuove "Stazioni Torpediniere" furono, invece, designati due ufficiali della Regia Guardia di Finanza, anche se fu pure stabilito che la condotta e la manutenzione delle torpediniere e dei relativi

---

<sup>93</sup> Vgs. P. Meccariello, op. cit., pag. 59 e seguenti.

macchinari rimanesse affidata al personale della Regia Marina, coadiuvato da dipendenti civili dipendenti dall'Amministrazione finanziaria, mentre al servizio di vigilanza finanziaria avrebbe ovviamente provveduto il personale delle Fiamme Gialle, diretto dai propri ufficiali e sottufficiali.

Ebbene, appena tre anni dopo, esattamente nel marzo del 1896, considerati gli ottimi risultati conseguiti dalle torpediniere sui laghi di confine appena citati, così come scrisse il Ministero delle Finanze in una relazione inviata al Re d'Italia, si pervenne a una decisione che ancora oggi viene considerata come una delle tappe fondamentali della storia del Servizio Navale del Corpo: vale a dire la piena autonomia dalla Regia Marina, conseguita in virtù del varo del Regio Decreto 8 marzo 1896, n. 75.

*<<I servizi di vigilanza finanziaria sui laghi di Garda e Maggiore con torpediniere della R. Marina, istituiti col R. decreto 9 marzo 1893, 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, ne è derivato giovamento morale e materiale ai paesi di confine sui laghi stessi.*

*Questo risultato ci induce a consigliare alla M.V. l'estensione di analoghi servizi sul lago di Lugano e sulla Laguna di Venezia, dove pure si risente la loro necessità>><sup>94</sup>.*

Con tale provvedimento, con il quale (Art. 2) si dispose il passaggio di carico alla Regia Guardia di Finanza (Ministero delle Finanze, ad onor del vero) di tutte le torpediniere sin lì appartenute al Ministero della Marina ed impiegate presso le "Stazioni" di Cannobio e Limone, così come pure in quella "sperimentale" di Venezia, si sancì (Art. 4) la sostituzione graduale di tutto il personale della Regia Marina con quello della Regia Guardia di Finanza, il quale però si sarebbe ancora

---

<sup>94</sup> Dalla Relazione al Re presentata dal Ministro delle Finanze nel presentare alla firma del Sovrano il decreto n. 75 dell'8 marzo 1896.

avvalso di “personale civile” da impiegare quali macchinisti, elettricisti e fuochisti, ruoli che inizieranno a scomparire subito dopo la “Grande Guerra”, allorquando il Corpo si doterà di proprio personale tecnico.

Di tale personale conosciamo anche i nomi e le relative qualifiche professionali<sup>95</sup>, in quanto elencati in un apposito prospetto pubblicato nel 1897 sul Bollettino Ufficiale del Dicastero delle Finanze.

Non solo, ma proprio grazie al prezioso documento abbiamo avuto conferma riguardo all’esatta ubicazione della “Stazione”, in quanto a fianco di ciascuno di loro, nell’ambito della voce “Destinazione” fu aggiunta la località: nel nostro caso, per l’appunto, della “Giudecca (Laguna Veneta)”<sup>96</sup>.

Se da un lato, la Regia Marina si vide restituire 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 proprio personale di mare, finalmente ritenuto all’altezza di “armare” degli incrociatori, condurli fra le nebbie ed i fortunali lacuali, ma soprattutto di poter autonomamente rispondere alle esigenze del servizio d’istituto, pur consapevoli di non essere ancora in grado di saperli mantenere in efficienza, non disponendo, infatti, di maestranze tecniche (il citato “personale civile”) che l’utilizzo di tali mezzi richiedeva.

Al comando degli incrociatori furono, dunque, posti Marescialli o Brigadieri della stessa Guardia di Finanza, scelti tra i migliori del Contingente di mare, i

---

<sup>95</sup> In complesso furono inviati a Venezia ben 14 operai, fra Congegnatori, Calderai, Fucinatori e Tornitori.

<sup>96</sup> Cfr. *“Elenco dei candidati dichiarati vincitori del concorso indetto con Decreto Ministeriale 7 novembre 1896, per i posti di operai Macchinisti e Fuochisti delle torpediniere in servizio di vigilanza finanziaria sui laghi Maggiore, di Garda e di Lugano e sulla laguna Veneta”*, in Ministeri delle Finanze e del Tesoro, <<Bollettino Ufficiale del Personale>>, Tipografia Elzeveriana, Roma, 1897, pagg. 1217 e 1218.

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.

Rimanendo ancorati a tale anno riteniamo doveroso ricordare quanto scrisse l'Ammiraglio Fioravanzo nel ricostruire taluni passaggi riguardo all'impiego in guerra delle Fiamme Gialle del mare.

*<<È del 1897 il primo documento concernente l'utilizzazione in guerra della G.F.M. (lgs. Guardia di Finanza mare). Edito nel giugno di quell'anno dal Ministero della Marina, Ufficio di Stato Maggiore, s'intitola "Istruzioni per il servizio, in tempo di guerra, delle guardie di finanza di mare e di porto – Incarichi e dislocazioni all'atto della mobilitazione delle Brigate di Guardia di Finanza in servizio di mare e di porto">><sup>97</sup>.*

Lo stesso testo osserva, tuttavia, come: *<<...il Corpo aveva cioè compiti d'intervento strettamente difensivo in loco, senza alcuna possibilità di prevenire il nemico nei suoi tentativi contro i porti e le spiagge, spingendosi al largo con appropriati natanti. Il Corpo rappresentava in altre parole un mezzo per la vigilanza mobile armata delle coste a integrazione del servizio semaforico...>><sup>98</sup>.*

Nella Laguna Veneta avevano sin lì operato, come s'è già scritto varie Brigate "Mare" (poi ribattezzate "Porto"), ciascuna con vari mezzi, per lo più piccoli natanti, alcuni dei quali utilizzati anche come caserme-dormitorio, come dicevamo nelle pagine precedenti.

Certamente non erano, quelle, condizioni di vita eccellenti per le povere guardie di mare, tant'è vero che, come ricorda il Generale Meccariello,

---

<sup>97</sup> Cfr. Giuseppe Fioravanzo, *Fiamme Gialle sul Mare. Storia del naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940 – 1945*, Edizione a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare e del Comando Generale della Guardia di Finanza, Roma, 1955, pag. 1.

<sup>98</sup> Ivi, pag. 3.

riferendosi all'inverno del 1895: <<...due guardie che costituivano l'armamento di una imbarcazione in servizio nella laguna veneta furono trovate assiderate dai colleghi che non le avevano viste rientrare al termine del turno.

*Poco tempo dopo l'episodio ebbe una replica: una giovane guardia tramortita dal freddo fu salvata dal sotto brigadiere comandante dell'imbarcazione, che remando affannosamente riuscì a riportare il malcapitato in caserma prima che fosse tardi>><sup>99</sup>.*

Anche le nuove "Stazioni" furono affidate a ufficiali del Corpo. Quella di Venezia fu assegnata in comando al Tenente di 1<sup>a</sup> classe Pietro Spolladore<sup>100</sup>, il quale, oltre al personale già facente parte delle vetuste imbarcazioni finanziarie affidate al Comando di Circolo cittadino, ebbe in consegna le torpediniere di 4<sup>a</sup> classe "Thornycroft" "8 T", "9 T", "10 T", "16 T" e "17 T", varate tra il 1883 e il 1884, per la circostanza ridenominate in codice "G", "H", "I", "K" e "L".

Si trattava di unità leggere, di piccola stazza, realizzate in acciaio o ferro zincato di appena 5 tonnellate, lunghe 19,20 metri, con macchina a vapore da 90 cavalli ed un equipaggio di sei uomini (un brigadiere o maresciallo, un sottobrigadiere in sottordine e quattro guardie), privi di armamento di bordo. Delle cinque torpediniere, una rimaneva in "disarmo" nell'approdo della Giudecca, pronta quindi a sostituire una delle quattro che, in caso di avaria era costretta ad interrompere il servizio di vigilanza.

La Stazione, oltre al comandante e alle guardie di mare da imbarcare per il servizio di vigilanza finanziaria, era "implementate" da un macchinista con le funzioni di capo officina e da un fuochista scelto, mentre a bordo di ogni

---

<sup>99</sup> Cfr. P. Meccariello, op. cit., pag. 66.

<sup>100</sup> Cfr. <<Annuario del Ministero delle Finanze e del Tesoro del Regno d'Italia per 1895-1896>>, Tipografia Elzevieriana, Roma, 1895, pag. 580.

torpediniera, oltre al c.d. “personale di coverta” trovavano collocazione anche il personale borghese, vale a dire un macchinista e due fuochisti.

Ad esse spettò il compito principale di: <<...scortare i piroscafi in entrata e in uscita dai porti del Lido e degli Alberoni, durante la navigazione nei canali interni>>, quindi di vigilare, in generale, il Gran porto di Venezia e la Laguna limitrofa, ma non certamente quello di “pattugliare” l’alto e il medio Adriatico, così come era accaduto ai tempi del glorioso piroscafo doganale “Marittimo” del Tenente Delfino.

Come ricorda, infatti, il Generale Meccariello: <<Gli incrociatori, appoggiati da barche di perlustrazione, avevano il compito di sorvegliare, soprattutto di notte, la linea di confine e la zona di vigilanza doganale, allo scopo di impedire che venisse attraversata da natanti carichi di contrabbando provenienti dalla riva svizzera o, sul Garda, austriaca. **Nella laguna, essi dovevano invece scortare le navi in entrata dal Lido o dagli Alberoni per evitare trasbordi clandestini durante la navigazione nei canali interni.**

*L’equipaggio di ciascun battello era costituito da un maresciallo o brigadiere comandante, un sottufficiale in sottordine e tre guardie (due per le unità dislocate nella laguna), oltre ad un macchinista e due fuochisti, ai quali si aggiungeva, sui laghi, un elettricista incaricato del funzionamento del proiettore>><sup>101</sup>.*

La “Stazione Battelli Incrociatori” fu “acquartierata” in una spaziosa caserma che lo storico Bonfanti<sup>102</sup> identifica presso l’anagrafico n. 1, molto probabilmente la stessa che dà ancora oggi ospitalità alla Stazione Navale del Corpo, la gloriosa caserma “Tommaso Mocenigo”.

---

<sup>101</sup> Cfr. P. Meccariello, op. cit., pag. 63.

<sup>102</sup> Cfr. Sicinio Bonfanti, *La Giudecca nella storia, nell’arte, nella vita*, Libreria Emiliana Editrice, Venezia, 1930, pag. 235.

Ne approfittiamo per ricordare che la Caserma fu ufficialmente (lgs. “amministrativamente”) assegnata alla Guardia di Finanza solo nel 1912, anche se il Corpo l’aveva occupata già da tempo. Ne approfittiamo per narrarne brevemente la storia.

Le origini dello storico complesso architettonico risalgono all’anno 1333, con la realizzazione di un convento destinato ai monaci Camaldolesi. Esso fu eretto per opera di un ricco mercante di seta, Bonaccorso Moriconi, originario di Lucca, il quale provvide anche al suo sostentamento, assegnando ai monaci i benefici di alcuni terreni nel trevigiano. Il monastero fu, quindi, sottoposto all'autorità del priore Camaldolese del Convento di San Mattia di Murano.

La prima fabbrica risale al 1344, anno in cui vi fu traslato il corpo del donatore, morto nel 1339. Il monastero di San Giovanni fu, poi, ampliato negli anni seguenti, mentre nel 1369 si provvide ad un suo ulteriore ingrandimento, dovendo realizzare l'ospedale-ospizio, dedicato a San Francesco, luogo che, come aveva stabilito nel suo lascito testamentario lo stesso benefattore lucchese, avrebbe dovuto ospitare una ventina di poveri.

Per quanto sottoposto all’autorità della Repubblica Serenissima, nel corso 1442 il Convento rischiò di essere trasferito ai Canonici regolati di San Giorgio in Alga, così come desiderava Papa Eugenio IV, originario della stessa Venezia. Secondo alcune fonti, il monastero di San Giovanni sarebbe stato soppresso dalla Repubblica Veneta nel 1766-1767 (mentre secondo altri ciò avvenne nel 1774) e i suoi locali messi in vendita<sup>103</sup>. Pur tuttavia i monaci Camaldolesi non furono cacciati, continuando così ad esercitare i riti nella Chiesa.

Chiuso definitivamente al culto durante l’occupazione Napoleonica, fra il 1806 e il 1808, il monastero si vide in seguito privare della bellissima Chiesa, la

---

<sup>103</sup> Cfr. Espedita Grandesso, *I Portali medievali di Venezia*, Edizione Helvetia, Venezia, 1989, pag. 51.

quale risulta demolita già nel 1821, dovendo lasciare lo spazio per la costruzione di un cantiere navale.

Passato al Demanio dello Stato dopo il 1866, nel 1892 il complesso fu affittato, per la durata di 20 anni, alla *“Società Veneta di Navigazione a Vapore Lagunare”*, per poi transitare definitivamente nella disponibilità della Regia Guardia di Finanza.

Che alla Giudecca ci fosse, in verità, la disponibilità di più caserme in uso al Corpo, per quanto non facilmente evidenziate nella loro collocazione, se ne ha traccia anche da una *“Relazione”* dell’Amministrazione delle Gabelle del 1898, nella quale, nell’apposito Capitolo dal titolo *“Costruzione e ampliamento caserme”* si ricorda che *<<...furono eseguiti i lavori di sistemazione delle caserme di...e della Giudecca (Venezia)>>*<sup>104</sup>.

Tornando al servizio operativo dei *“Battelli Incrociatori”* occorre dire che esso verrà poi disciplinato attraverso vari *“Regolamenti”*, adottati con i Regi Decreti 28 gennaio 1900, n. 29 e 9 giugno 1901, n. 328, entrambi poi sostituiti dal *“Regolamento sul servizio di vigilanza finanziaria coi battelli incrociatori della Guardia di Finanza”*, entrato in vigore il 1° luglio del 1904.

Ben presto, anche in Laguna il nuovo servizio di vigilanza finanziaria con i *“battelli”* darà il suo contributo d’efficacia, soprattutto nei termini voluti dalla Legge: la repressione cioè del contrabbando e delle altre forme di illecito, così come ci documentano gli innumerevoli risultati di servizio conseguiti già all’indomani della sua adozione ufficiale.

Non mancarono, tuttavia, anche gli atti filantropici, come ci conferma quanto accadde il 1° luglio 1899, allorquando la Guardia *“mare”* Giuseppe Graceffo: *<<Con generoso slancio e con pericolo personale, salvò una fanciulla,*

---

<sup>104</sup> Cfr. *Relazione sull’Amministrazione delle Gabelle per l’esercizio 1898 – 1899*, Tipografia Elzeveriana, Roma, 1900, pag. 121.

*la quale stava per annegare*>> nelle acque di Chioggia, come ci ricorda la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor di Marina conferitagli dal Re d'Italia<sup>105</sup>.

La “Stazione Battelli Incrociatori”, che ricordiamo al lettore era inquadrata” nell’ambito della Tenenza 1<sup>a</sup> di Venezia, si trasformerà, di lì a poco, in una vera e propria “Stazione Navale”, tant’è vero che già agli inizi del Novecento risultano in carico a tale reparto, oltre alle quattro torpediniere prima ricordate, anche i seguenti mezzi: 1 lancia a vapore denominata “Amalia”, con una stazza di una tonnellata, macchina da 12 cavalli vapore e tre uomini di equipaggio, adibita al trasporto corrispondenza e trasferimento pattuglie; 3 canotti; 2 gondole; 7 battelli; 8 sandoli paparini; 15 topi di 3<sup>a</sup> classe e 26 sandoli comuni, con equipaggio variabile dai 2 ai quattro uomini, adibiti alla vigilanza lagunare.

Alle due Brigate dipendenti dalla Tenenza, la “Stanziale” Giudecca e “Porto”, furono comunque assegnate altre modeste imbarcazioni, definite “barche di perlustrazione”, destinate, come s’è già detto, a coadiuvare gli incrociatori nel servizio di vigilanza finanziaria.

Ad una di tali “unità navali” appartenevano anche i protagonisti di questa dolorosa vicenda, consumatasi sul finire di dicembre del 1899, che preferiamo lasciare alla narrazione fattane dalla rivista “Il Monitore della Guardia di Finanza”, considerata l’importanza che tale lettura potrà avere, per meglio comprendere la durezza del servizio e i rischi corsi dalle Fiamme Gialle.

*<<Il sottobrigadiere delle guardie di finanza Arturo Tartato e il milite Domenico Dascolo, comandati l’altra notte di servizio alla Marittima, dopo aver visitato le località sottoposte alla loro sorveglianza, si ridussero col sandalo*

---

<sup>105</sup> Cfr. *Libro d’Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 328.

*accosto a un grosso vapore e si fermarono. Il freddo era intenso, e le due guardie furono ben presto vinte da assideramento.*

*Per buona sorte, la guardia di P.S. Tonioli, di ispezione in quei paraggi, si accorse di loro, e li chiamò. Non ottenendo risposta, s'accostò con una barca e trovò i poveretti svenuti, irrigiditi dal freddo. Dato tosto l'allarme al sotto brigadiere delle guardie di finanza di servizio, si provvide al loro trasporto all'ospedale S. Chiara. I due agenti, prontamente soccorsi dai medici, furono presto fuori di pericolo ed ora vanno ristabilendosi rapidamente>><sup>106</sup>.*

Che il dispositivo operativo navale, predisposto dal Comando Circolo di Venezia in tutta la Laguna, riscontrasse giornalmente la sua valenza ci viene confermato anche dalla seguente brillantissima operazione di servizio, compiuta dai Finanziari di mare della Giudecca, culminata con il sequestro di ben 1.250 chilogrammi di zucchero di contrabbando, giunti in rada a bordo di un vapore austriaco, cronaca che riportiamo integralmente così come è stata tolta dal "Gazzettino di Venezia" del 21 dicembre 1899.

*<<Il giorno 17 corr. giungeva a Venezia il piroscavo Daniele Ernó della Società Ungherese, che intraprende i viaggi da Fiume-Venezia e viceversa con merci e passeggeri e andava ad ormeggiarsi nel canale Scomenzera per le operazioni di scarico e carico di merci per conto dei vari negozianti.*

*Ultimato lo scarico, verso le tre pomeridiane del giorno 19, il piroscavo si recò in bacino di S. Marco e gettò l'ancora presso l'isola di S. Giorgio, poco distante dal cantiere della S.V.L. per attendere l'imbarco dei passeggeri, dovendo partire per Fiume la sera stessa alle nove.*

---

<sup>106</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Due Guardie assiderate*, in <<Il Monitore della Guardia di Finanza>>, n. 1 del 3 gennaio 1900, pag. 4.

*Dobbiamo qui premettere che all'Ispectore di Finanza integerrimo Cav. Enrico Sofia, constava con qualche certezza, che un giorno o l'altro dal piroscrafo Daniele Ernó si sarebbe temuto un grosso contrabbando di zucchero.*

*Appena giunto il piroscrafo, egli aveva preso le sue misure; ma siccome il piroscrafo, come abbiamo già detto sopra, si era recato in Canale Scomenzera, località disadatta per eseguire dei contrabbandi per la estesa sorveglianza di guardie, dispose che il servizio di sorveglianza avesse luogo durante la fermata provvisoria fatta dall'Ernó nel bacino di S. Marco.*

*A tale scopo l'instancabile Ispectore Sofia dispose che quattro barche, montate ciascuna da un graduato e da un milite travestiti da pescatori, sorvegliassero di continuo il piroscrafo. Verso le sette di ieri, dall'Ernó si salpava l'ancora e venivano tolte le gomene. Dal lato di prua, verso il cantiere, si trovava l'imbarcazione col sottobrigadiere Rando e una guardia. Tutto ad un tratto il Rando vide avvicinarsi sotto bordo dell'Ernó una barca condotta da due individui. Contemporaneamente un'altra barca con altri due individui si avvicinava a quella del Rando e chiedeva a questo cosa facesse colà.*

*Peschiamo bisatti<sup>107</sup>, rispose il Rando, ma non siamo fortunati; in tutta la sera ne abbiamo pescati quattro. E ciò dicendo, tanto lui che il compagno tiravano su e giù la rete. Anche noi, risposero gli altri due, siamo pescatori e come voi sfortunati.*

*Costoro erano i compari dei primi due, che stavano sull'altra barca, ed erano venuti in ricognizione. Il Rando lo comprese subito da un fanale bianco acceso, che uno di questi alzava ed abbassava verso l'Ernó. Era quello il segnale convenuto; infatti subito dopo fu visto aprirsi lo sportello di prua dell'Ernó e scaricare sulla barca un dopo l'altro venti sacchi.*

---

<sup>107</sup> I bisatti sono delle piccole anguille.

*Appena il Rando sentì chiudere lo sportello, si mise a gridare verso l'altra imbarcazione di prua dell'Erno: Brigadiere Giacchetti correte, il morto è in barca. In un attimo il brigadiere accorse, e unitamente al Rando e agli agenti diede l'arrembaggio alla barca carica. Che cosa avete e dove andate? Chiese il Giacchetti ai due barcaioli: Non sappiamo nulla, risposero, veniamo dalla Marittima dove ci furono consegnati questi sacchi per portarli alla riva del monumento V.E. dove si trova la persona che deve riceverli.*

*Costoro, riconosciuti dal Giacchetti per i due famosi contrabbandieri Sambo e Scarpa, furono subito dichiarati in arresto e tradotti nella sala di disciplina della vicina **Caserma della Giudecca**, mentre i sacchi venivano scaricati nella caserma stessa. Ogni sacco era dimezzato e conteneva circa sessanta chilogrammi di zucchero, in tutto chilogrammi 1250.*

*Gli ufficiali della prima e quarta Tenenza Vitali e Gregorutti, che stavano sempre in attesa di chiamata, appena ebbero l'avviso della eseguita operazione, si recavano subito a bordo dell'Erno e mentre constatavano al comandante la contravvenzione, ordinavano la sospensione della partenza, ritirando dal comandante stesso i documenti relativi.*

*Il capitano dichiarò che veramente il contrabbando era stato effettuato da bordo dell'Erno, ma senza il suo intervento e a sua insaputa; ma si rifiutò di dare i nomi delle persone che vi avevano cooperato. Egli sperava che dopo tale dichiarazione lo si lasciasse partire; ma alla sua domanda fu risposto negativamente, inquantochè, per l'art. 99 della legge doganale, il quale dice: "il contrabbando commesso da tre e più persone è punito dai tre ai cinque anni di reclusione", solo all'autorità giudiziaria spetta di decidere.*

*Dagli interessati fu telegrafato al Ministero a Roma perché concedesse la partenza del piroscifo, ma il Ministro rispose al Cav. Danese, direttore di Dogana, che la partenza fosse concessa previo il deposito della multa, deposito che fu*

*eseguito ieri stesso dal rappresentante della Società Ungherese in diecimila lire! In seguito a ciò, furono riconsegnati al comandante i relativi documenti e il Daniele Ernó poté partire alle due e mezzo pom.>><sup>108</sup>.*

Aggiungiamo, poi, che in quel frangente storico si trovava al Comando della Tenenza di Venezia I di stanza alla Giudecca il Sotto Tenente Giacomo Vitali<sup>109</sup>, citato nel predetto articolo, il quale continuerà a “guidare” uomini valorosi come il Sottobrigadiere Rando sino al 1902, epoca in cui fu sostituito dal collega Domenico Manaresi, che, a sua volta, vi rimarrà per alcuni anni<sup>110</sup>.

La durissima vita delle Fiamme Gialle del mare, soprattutto durante i rigidi inverni trascorsi in Laguna furono, molto spesso al centro di dibattiti politico-parlamentari, così come di ampi reportage giornalistici, i quali, nel raccontare ai lettori taluni episodi di cronaca, sottolinearono quanto in realtà non fossero tenuti da conto sia i sacrifici, le privazioni e i rischi che quegli oscuri “tutori della Legge” affrontavano tutti i santi giorni. Ne è un evidente testimonianza il seguente articolo del “*Gazzettino di Venezia*”, puntualmente riportato da “*Il Monitore delle Guardie di Finanza*”.

*<<La notte del sei la Squadra addetta alla Giudecca, composta dalle guardie di mare Baroni Pietro e Pipitone Domenico all’ora del cambio non fu rinvenuta. Ricercata, chiamata e gridatosi facendo ogni ricerca, tutto fu invano. Ne furono avvertiti i superiori ed il bravo maresciallo Quattrone Candeloro diedesi tosto alle ricerche dei perduti, non mancando di pregare il capitano del vaporino Stucky, il quale gentilmente aderì, di mettersi a sua disposizione.*

---

<sup>108</sup> L’articolo de <<Il Gazzettino>> fu riportato integralmente da <<Il Monitore della R. Guardia di Finanza>>, n. 2 dell’8 gennaio 1900, pag. 1.

<sup>109</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d’Italia pel 1900>>, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1900, pag. 814.

<sup>110</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d’Italia pel 1902>>, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1902, pag. 879.

*Ma per quanto si perlustrasse e girasse tutto il canale della Giudecca e la laguna, fu infruttuosa ogni loro ricerca. Tutta la notte fu passata in trepidazione sulla sorte dei perduti, data la bufera che imperversava; ma la mattina, accompagnati da persone, il Baroni ed il Pipitone presentaronsi alla caserma all'ancoraggio vestiti in borghese.*

*Raccontarono che la sera per combattere il freddo, erano saltati a terra a passeggiare per riscaldarsi. In quel mentre un colpo di vento e di mare, spezzò la minuscola corda e il battello prese il largo favorito dalla corrente. Per non perdere il sandolo e andare incontro a punizioni si gettarono in mare vestiti com'erano e afferrarono il battello.*

*Dopo, vinti dal freddo e sopraffatti dal vento e dalle onde si intirizzirono e con gli abiti bagnati, agghiacciatisi indosso furono obbligati a mollare i remi, abbandonandosi in balia della fortuna. Vistiti perduti nell'oscurità della notte, diedesi a invocare soccorso. Tosto accorsero un gondoliere con altri che trassero dal pericolo gl'intirizziti e li menarono alle loro case dove li cambiano e vestirono e poscia accompagnarono alla loro caserma all'ancoraggio>><sup>111</sup>.*

Che la Laguna veneta celasse pericoli quotidiani soprattutto per i Finanziere di mare lo abbiamo appena ricordato, ma l'episodio che stiamo per narrare ha veramente dell'incredibile. Lo lasciamo alla narrazione fattane dal "Gazzettino", opportunamente ripresa sempre dal nostro "Il Monitore".

*<<L'altro ieri allo Spignon, presso la punta della diga di Malamocco, restava incagliato un piroscifo di bandiera italiana denominato "Giuseppe Fazio", carico di pirite. Fu attesa invano l'alta marea per levarlo dalla critica situazione e finalmente si deliberò di far andare sul posto un buon numero di facchini scaricatori della Marittima per alleggerirlo del carico.*

---

<sup>111</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Altre disgrazie a Venezia*, in <<Il Monitore delle Guardie di Finanza>>, n. 4 del 14 gennaio 1901, pag. 2.

*Una barca grossa con una dozzina di facchini arrivò a Malamocco verso le otto. Erano tutti della compagnia dei duecento, essendo fatto con tale compagnia il contratto di scarico del "Fazio". Dopo breve sosta la barca accennata si rimise in cammino per raggiungere il piroscrafo ed in breve tempo, malgrado la forte corrente ed anche pericolosa in quel punto, vi giunse accosto.*

*Due facchini erano però rimasti a terra – Verremo a piedi, avevano detto, e così faremo una passeggiata igienica. Invece che andarsene a piedi, presero posto nel topo della Finanza, che si recava a bordo per portare le carte, senza le quali le operazioni di scarico non avrebbero potuto effettuarsi. Il topo andava a vela e scorreva maestoso sulle acque. Dentro vi stavano, oltre ai due facchini già nominati, un vice brigadiere di Finanza e tre guardie una delle quali un siciliano, inesperta affatto di nuoto.*

*Qui non è fuor di luogo osservare quanto sia imprudente e contrario a tutte le regole assumere per i servizi di mare agenti che manchino del requisito principale richiesto ad ognuno che passi la vita sull'acqua.*

*Il topo veleggiò fin presso il piroscrafo "Fazio". Quando manovrò per accostarsi dovette dare all'orza e contemporaneamente avrebbe dovuto ammainare la vela acciocché un colpo improvviso di vento non avesse fatto qualche scherzo. L'operazione della vela non fu pronta in causa di un fatal gruppo alla corda del "mante" ed il brutto scherzo che temevamo venne fatto dal vento.*

*Improvvisamente il topo di capovolve. Si videro dal piroscrafo i sei uomini nell'acqua poiché la disgrazia fu subito notata. Ma si tardò dal bordo di muovere in soccorso ai naufraghi. A detta di taluno, anzi, non si sarebbero calate le lance giudicandosi pericolosa tale manovra dati il vento e la corrente d'acqua.*

*Frattanto i quattro agenti di Finanza nuotavano alla disperata per mantenersi a galla e più di tutti il siciliano. I due facchini erano stati più svelti. Lo Scarpa si era afferrato alla prua del topo; il Rossi ad un cavo pendente dalla*

*poppa del piroscrafo. Tutti gridavano disperatamente. I facchini della Marittima, già saliti a bordo, non vollero rimanere spettatori di quella tragica scena. Quattro montarono in una barca e quattro in un'altra e vogarono per recare soccorso ai disgraziati.*

*Giunse prima sul posto la barca montata da Bacci Giovanni, Marini Luciano, Zago Federico e Vianello Giulio. Questi salvarono tutti, finanzieri e facchini e le consegnarono ai compagni dell'altra barca sopravvenuta e cioè a Battoi Pietro, Mariano Luigi, Pulese Olivo e Mario Giuseppe. I naufraghi furono portati all'ufficio del Porto, ove poterono rimettersi alquanto dalla paura e dal freddo.*

*Intanto la prima barca dei facchini rimaneva sul posto a ricuperare il topo, la vela e gli altri oggetti; dei remi ne fu trovato uno solo. Il salvataggio compiuto dai bravi facchini in circostanze eccezionali merita un elogio pubblico>><sup>112</sup>.*

Atti di valore e di autentica filantropia non mancarono ovviamente in quel periodo, come ci ricorda quanto accadde agli inizi di dicembre dello stesso 1900, così come le notizie di cronaca che togliamo dal "Gazzettino".

*<<Nella notte dal 2 al 3, dal piroscrafo inglese "Veria", ancorato in Marittima, cadeva nell'acqua – in istato di ubriachezza – il marinaio James Murphy, di anni 31, di Huttadert. Non se la sarebbe cavata tanto facilmente, se non fossero accorsi in suo aiuto, col loro sandolo, il caporale delle guardie di finanza, Pellegrino Stefano, e la guardia Donato Lorenzo.*

*Essi lo afferrarono, lo trassero in sandolo, donde con un "paranco" appositamente armato, fu tirato su dai suoi compagni del piroscrafo. Gli furono tosto applicati i soliti rimedi per gli asfitici e posto fuori di pericolo. La sbornia presa dall'ottimo bevitore di ginn e wisky era tale che al mattino dopo, malgrado*

---

<sup>112</sup> L'articolo de <<Il Gazzettino>> fu riportato integralmente da <<Il Monitore della R. Guardia di Finanza>>, n. 86 del 2 novembre 1900, pagg. 3 e 4 col titolo "Il pericolo corso da alcuni agenti di mare a Venezia".

*il bagno e le avventure successive continuava ancora, e quasi quasi egli impegnava una partita di box coi suoi salvatori, andati a chiedere le sue generalità>>*<sup>113</sup>.

A tale episodio fece seguito quanto avvenne il 1° gennaio del 1903, in una freddissima notte d'inverno, allorquando il Brigadiere Giuseppe Toscano si gettò con tutta l'uniforme indosso nelle gelide acque del canale della Giudecca, profonde in quel punto circa due metri, riuscendo a salvare una signora anziana che vi era caduta accidentalmente. Il prode fu ricompensato con una medaglia di bronzo al Valor Civile e con un premio straordinario di £. 50 concesso dal Ministro delle Finanze<sup>114</sup>.

Nel 1904 fu emanato un nuovo "Regolamento" per il "Servizio dei battelli incrociatori per la R. Guardia di Finanza". Nel descrivere i compiti spettanti a tali reparti, la norma evidenziò quanto segue: <<*Nella Laguna Veneta è invece di scortare i piroscafi in entrata od in uscita dai porti di Lido e degli Alberoni, durante la navigazione nei canali interni, per impedire che sbarchino, lungo i canali stessi, merci di contrabbando>>*<sup>115</sup>.

L'anno 1905 s'aprì con atto di grande coraggio che, ancora una volta, vide protagoniste le Guardie di stanza alla Giudecca. Ci riferiamo alla terribile collisione che la notte del 4 gennaio provocò l'affondamento, nei pressi della Distilleria in essere nella stessa Giudecca, di un piroscavo italiano. Si trattava del: <<*...Rhone del Compartimento di Castellammare di Stabia. Era venuto a Venezia*

---

<sup>113</sup> L'articolo de <<Il Gazzettino>> fu riportato integralmente da <<Il Monitore della R. Guardia di Finanza>>, n. 96 del 7 dicembre 1900 col titolo "Note Veneziane".

<sup>114</sup>Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 379. Ordine del Giorno n. 13641 in data 17 giugno 1903 a firma del Direttore Generale delle Gabelle, Gioacchino Busca.

<sup>115</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Servizio dei Battelli incrociatori per la Guardia di Finanza*, in <<Il Finanziere>>, n. 26 del 20 aprile 1904, pag. 1.

*da Margherita di Savoia (provincia di Foggia) carico di 1.750 tonnellate di sale, che dovevansi scaricare e depositare nei magazzini della ditta Marigo, presso il molino Stucky. Il piroscafo era rimasto fermo e inattivo a fuochi spenti col suo ingente carico per tutta la settimana, in causa dello sciopero degli scaricatori>><sup>116</sup>.*

Ad investire il “Rhone” era stato il piroscafo “Federica”, della Società Italo-Americana, il quale lo speronò a causa di una manovra eseguita male, dopo essere uscito dal bacino della Marittima per inoltrarsi verso il mare.

In soccorso dei sedici marinai che componevano l’equipaggio del piroscafo napoletano si mossero ovviamente anche le Guardie di Finanza della Stazione Battelli Incrociatori, i quali gareggiarono per eroismo con le altre squadre provenienti dallo stesso bacino di San Marco. Come ricorda e conclude l’articolo de “Il Monitore”: <<Dalla riva avevano staccato subito berche, peate<sup>117</sup> e gondole i primi accorsi e le guardie di finanza di servizio: sotto il fianco destro del Rhone s’era formato in un attimo come uno zatterone di natanti; e in essi saltavano dalla tolda i naufraghi.

*Questi furono tutti ricoverati, tremanti dal freddo e dallo spavento nella casa del custode della Distilleria di fronte, signor Angelo Ferracin, dove ebbero le cure più affettuose e gli incoraggiamenti più cordiali dai loro soccorritori, fra i quali i giornali locali segnarono per abnegazione e coraggio le guardie di finanza e fra di esse la guardia Salvatore Cavallaro>><sup>118</sup>.*

---

<sup>116</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Grave collisione fra piroscafi a Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 3 del 15 gennaio 1905, pag. 3.

<sup>117</sup> Galleggiante di dimensioni molto ridotte.

<sup>118</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Grave collisione fra piroscafi a Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 3 del 15 gennaio 1905, pag. 4.

Nel 1906, con la legge del 9 luglio, n. 367, avente per titolo “Nuovo Ordinamento della Regia Guardia di Finanza”, il Corpo ottenne la piena autonomia dall’Amministrazione Generale delle Gabelle, dalla quale dipendeva sin dal lontano 1862, così come abbiamo ricordato nelle pagine precedenti.

Oltre all’istituzione del Comando Generale del Corpo, affidato ad un Generale del Regio Esercito, così come era accaduto per l’Arma dei Carabinieri, Comando che avrebbe garantito unità di criteri e di azione direttiva, furono istituiti anche 8 Comandi di Legione, fra i quali anche quella di Venezia, numerose Compagnie, Tenenze ed un certo numero di Comandi di Sezioni retti da Marescialli Maggiori, dai quali dipendevano le numerose Brigate.

Dalla III Legione di Venezia, istituita per effetto del Regio Decreto 5 agosto 1906, n. 421, dipendevano, quindi, vari Comandi di Circolo, successivamente ampliati con la costituzione dei Comandi di Compagnia e di Sezione, fissati con Decreto Ministeriale del successivo 9 agosto.

Dal Circolo cittadino, che ebbe sede in Fondamenta Nani all’Accademia, dipendeva la Compagnia di Venezia interna, dalla quale, a sua volta, la Tenenza di Venezia I (comprendente la “Stazione Incrociatori”, del rango, vale a dire di livello, di Brigata), con le Brigate di Ancoraggio e Giudecca, quest’ultima passata poi alla Tenenza di Venezia II<sup>119</sup>.

È doveroso ricordare che il primo Comandante della III Legione territoriale di Venezia, la quale ebbe anch’essa sede nel quartiere di San Trovaso, ed esattamente in Via Fondamenta Nani, civico n. 960, fu il Ten. Colonnello Carlo Marchente, uno fra i più valenti ufficiali del Corpo, che negli anni seguenti avrebbe assunto la carica apicale di Comandante in 2<sup>a</sup> della Guardia di Finanza.

---

<sup>119</sup> Cfr. “*Tabella delle sedi delle Compagnie, Tenenze, Sezioni e Brigate della R. Guardia di Finanza*”, in Ministero della Guerra, Circolare n. 67 in data 25 marzo 1907 – Mobilitazione e Formazione di Guerra, Modificazioni alla circoscrizione pel tempo di pace della R. Guardia di Finanza, pag. 238.

Al comando della Tenenza Venezia I rimase, invece, il Tenente Domenico Manaresi, sostituito l'anno dopo dal Tenente Cherubino Sainaghi<sup>120</sup>.

Al grandissimo risultato conseguito nel 1906 ne fece seguito un altro, non meno importante. Il 14 luglio 1907, accogliendo la proposta del Ministro delle Finanze, S.M. Vittorio Emanuele III Re d'Italia, con proprio Decreto n. 556, estendeva, infatti, alle Guardie di Finanza l'uso permanente delle stellette a cinque punte: <<... *segno distintivo della divisa militare*>>, ma soprattutto atto ufficiale d'ingresso del Corpo nella famiglia dei militari.

Al provvedimento di Legge, che dopo decenni di lotte e di vani tentativi parlamentari sanava una giusta rivendicazione auspicata dagli stessi Finanzieri, fecero seguito altri dispositivi normativi, grazie ai quali fu riconosciuta ai militari del Corpo pari dignità di trattamento come le altre Forze Armate, l'onore di possedere una Bandiera di Guerra (concessa come vedremo nel 1911), ma soprattutto l'obbligo di prendere parte alle operazioni militari: concorso che fu sempre assicurato dalle Fiamme Gialle con puntualità ed altissimo onore, come avranno modo di dimostrare i cimenti compiuti durante le due guerre mondiali e nella Resistenza al nazifascismo.

Occorre ribadire che il connubio militarità – servizio d'istituto si è sempre dimostrato come un elemento vincente della nostra Istituzione. L'aver da sempre considerato i Finanzieri come: << ... *soldati in istato perpetuo di guerra*>> (secondo una testimonianza del 1862 dell'allora Ministro delle Finanze, On. Quintino Sella), ha fatto sì che le principali Istituzioni dello Stato, così come peraltro i semplici cittadini, considerassero il Finanziere/Soldato come un baluardo della democrazia, un difensore delle Leggi dello Stato e dei suoi confini, un tutore di tutte le libertà.

---

<sup>120</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d'Italia pel 1907>>, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1907, pag. 879.

Ciò anche laddove i compiti d'istituto, così come meramente elencati dalle Leggi d'Ordinamento, non sembrassero - ma solo apparentemente - giustificare l'attribuzione di uno "status" così impegnativo come lo è quello militare.

La concessione delle stellette fu accolta dai Finanziere con grandissimo entusiasmo, tanto da organizzare da Nord a Sud memorabili cerimonie. Anche a Venezia, l'evento fu salutato come si doveva, con una memorabile "festicciola" organizzata nella caserma della "Brigata Giudecca", come ci ricorda "Il Finanziere".

*<<La Brigata Giudecca di Venezia domenica 11 corrente festeggiò anch'essa l'inaugurazione delle stellette, e la festeggiò con un bel pranzetto, che si svolse tra il brio e l'allegria di tutti gli intervenuti. Verso la fine del pranzo di alzò la guardia Demaldi Attilio e fra la muta aspettazione dei presenti pronunziò un bel discorso.*

*Disse dello scopo della bella festicciola, disse del significato della Reale concessione delle stellette, parlò della vita aspra e difficile del bravo finanziere italiano, delle sue benemerienze di fronte al Paese, e finì con un sincero spontanea evviva al Re, all'Esercito, al General Masi, che commosse profondamente l'uditorio. Le sue ultime parole furono coperte dagli applausi davvero meritati dei suoi colleghi e del Comandante della Brigata>><sup>121</sup>.*

Riguardo al Comando della Tenenza ricordiamo, poi, che nel corso del 1908 esso venne affidato al Tenente Calogero La Ferla, che lo avrebbe tenuto sino agli inizi del 1912. Prima di essere trasferito altrove, il bravo Tenente Sainaghi ricevette un bell'encomio da parte del Comando Generale del Corpo *<<Per l'opera efficace ed attiva spiegata quale ufficiale dirigente la Stazione*

---

<sup>121</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia (Brigata Giudecca)*, in *<<Il Finanziere>>*, n. 54/55 del 25 agosto 1907, pag. 3.

*Incrociatori, e quale comandante interinale della Compagnia interna ed esterna in periodi diversi>><sup>122</sup>.*

Non ricevettero, invece, alcun premio il Sotto Brigadiere “mare” Gaetano Diamante, l’Appuntato Francesco Parasporo e la Guardia, sempre del Contingente di mare, Giuseppe Seminara, i quali: <<...alle ore 11/12 del 29 mese scorso (marzo 1908), mentre si trovavano intenti a compiere il proprio servizio, nei pressi del forte del Lido, s’accorsero che un battello da pesca, denominato Viola, con a bordo certo Bonivento Angelo da Chioggia, per il vento, la pioggia e la forte corrente veniva capovolto, mettendo in serio pericolo la vita del Bonivento.

*Gli agenti suddetti senza nulla curare, ascoltando solo l’intima voce della coscienza, con slancio veramente ammirevole si diedero senz’altro all’opera per salvare il disgraziato e fortunatamente riuscirono nel loro nobile intento. Il salvato fu portato subito in caserma, dove venne alla meglio ristorato. Contemporaneamente gli altri agenti che si trovavano in turno di riposo, e precisamente l’appuntato Rossino Vincenzo, la g.c.m. (lgs. guardia comune mare) Vetrano Pietro, la g.c.m. Gorgone Giuseppe e la g.c.m. Parisi Antonio in unione agli agenti del locale Dazio di Consumo e al personale della R. Capitaneria di Porto provvidero al ricupero del natante e degli attrezzi dello stesso.*

*Non trovo superfluo aggiungere che detti agenti di Finanza, vennero da tutti i presenti ammirati per il coraggio e l’altruismo di cui diedero prova. Anche il Finanziere è lieto di fare a quei valorosi le sue lodi ed i suoi auguri>><sup>123</sup>.*

Stesso “atteggiamento” di irriconoscenza istituzionale fu riservato anche ai Finanzieri protagonisti di quest’altro episodio di valore, verificatosi il 23 ottobre dello stesso 1908 e che togliamo integralmente dal “Gazzettino di Venezia”, così

---

<sup>122</sup>Cfr. rubrica *Ricompense e riconoscimenti*, in <<Il Finanziere>>, n. 63/64 del 13 ottobre 1907, pag. 5.

<sup>123</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 21 del 5 aprile 1908, pag. 2.

come riportato da *“Il Finanziere”* dell’epoca. <<Il fatto è successo l’altra sera alle nove, quando il vento gelido ancora infuriava. Il gondoliere Marco Comin del Traghetto della Stazione era andato colla sua gondola n. 543 a portare dei forestieri a bordo del piroscrafo germanico *“Salona”*, ancorato in bacino a San Marco.

*Staccatosi dal piroscrafo, fu preso dal vento e dalla corrente d’acqua per modo che non poté più governare la sua gondola. Fu trasportato fino all’altezza dei trabaccoli della legna ormeggiati nel canale della Giudecca. Per colmo di disgrazia un cavo d’ormeggio afferrò il ferro di prora. Il gondoliere fece ogni sforzo per liberarsi, ma non lo poté. Frattanto la gondola, in posizione pessima, esposta ai colpi del vento e delle onde, si riempiva a poco a poco di acqua.*

*Il Comin non vide il suo salvamento che in un eventuale soccorso altrui e di diede a gridare. Le grida vennero intese da una squadra di Finanza, che faceva servizio nel bacino di San Marco. Si mossero tosto in aiuto del gondoliere col loro sandolo l’appuntato Pasquale Milano e la guardia Salvatore Corono. In brevi istanti, favoriti dalle correnti, essi furono vicini alla gondola, che dovettero durare molta fatica a sbrogliare dal cavo.*

*Finalmente ci riuscirono, dopo essersi essi stessi bagnati fino alle ossa. Compirono poscia la loro azione generosa, rimorchiando la gondola fino al rio di San Moisé, dove il Comin, che non finiva mai di ringraziare i suoi salvatori, poté dirsi finalmente al sicuro. Il coraggio ed i nobili sentimenti altruistici dei due finanzieri Milano e Corono sono degni di plauso>><sup>124</sup>.*

I Finanzieri di mare in servizio a Venezia ebbero modo di distinguersi, per coraggio e altruismo anche quando non si trovavano a prestare il tradizionale “servizio d’istituto”, così come ci conferma l’episodio narrato, sempre nel 1908,

---

<sup>124</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 66/67 dell’8 novembre 1908, pag. 5.

dal benemerito *“Il Finanziere”*. <<Nella giornata del 27 dello scorso mese di giugno, un ragazzo, certo Biasutto Domenico, cadeva disgraziatamente in acqua in uno degli innumerevoli canali di questa città e correva serio pericolo di rimanervi annegato.

*Per fortuna passava in quel momento da quelle parti la gondola del Comando di questo Circolo con a bordo il Maggiore Testero Cav. Carlo, guidata dall'appuntato Labate Domenico. Il bravo caporale quando si accorse del grave pericolo che correva il povero ragazzo, vestito com'era si gettò dalla gondola in acqua e riuscì a trarre in salvamento il bambino, tra gli applausi di tutti i presenti. Da queste colonne vada al coraggioso caporale Labate una meritata parola di encomio per il bell'atto di valore compiuto>><sup>125</sup>.*

Un plauso ancor più grande lo avrebbero meritato anche gli operai e i Finanziari addetti all'officina navale che, nel frattempo (praticamente dallo stesso 1896-97 in poi) era sorta presso la caserma della Giudecca. L'articolo de *“Il Finanziere”* che andiamo a riprodurre ce ne dà una splendida dimostrazione.

*<<Il giorno 4 ottobre – siamo ancora al 1908 – nel cantiere degli Incrociatori della R. Guardia di Finanza posto alla Giudecca (Venezia), seguì il varo di una torpediniera pel servizio di vigilanza finanziaria nella laguna, costruita interamente da quel personale civile, sotto l'abile direzione del Capo Officina Sig. Veronese Giusto.*

*Intervennero alla cerimonia parecchi Ufficiali superiori della Finanza, nonché il Maggiore Cav. Testero in rappresentanza del Comandante la Legione, Colonnello Cav. Marchente, e a rendere più gioconda la festa, non mancò neppure il sesso gentile. Fecero gli onori di casa il solerte ed infaticabile Tenente Sig. La Ferla, Ufficiale dirigente la Stazione, che tanto cooperò perché la festa del*

---

<sup>125</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 44/45 del 28 luglio 1908, pag. 4.

*lavoro riuscisse di completa soddisfazione per tutti. Erano presenti tutti i componenti la Brigata Incrociatori e tutto il personale Civile.*

*Prima di por mano alle operazioni preliminari del varo, il macchinista Sig. Magini Italo lesse un forbito discorso col quale volle esprimere tutto il compiacimento che doveva provare un intero personale nell'osservare uscito dalle sue mani, un completo Incrociatore, testimonianza fedele e sincera dell'opera sua, frutto del suo lavoro e buon volere.*

*Non mancò di tratteggiare il pericolo continuo ed il disagio di una vita perigliosa a cui il personale civile è sottoposto, e volle, a questo proposito, far presente la dolorosa ed umiliante situazione in cui si trova da ben 12 anni durante i quali non valsero è abnegazione, è sacrificio per vedersi accordati i diritti che godono gl'Impiegati dello Stato.*

*Esprese la fiducia che la carriera di questi modesti lavoratori vorrà essere, e con sollecitudine, assicurata da un organico di ruolo, perché anche essi, in nessun modo dissimili da tutti gli altri funzionari dello Stato abbiano la certezza che la loro opera dell'oggi presenti per essi la sicurezza del domani e chiuse con un inno alla Bandiera d'Italia e coll'augurio che il ricordo di un tal giorno festoso seguirà l'inizio di nuova vita per una classe diseredata.*

*Sorse allora a parlare il Maggiore Cav. Testero e si disse lieto convenire e partecipare ad una festa del lavoro e di trovarsi in un elemento che colle proprie energie seppe condurre a termine un'opera che lo onora altamente. Interpretò giustamente i desideri espressi dal personale civile, formulando l'augurio che i suoi voti vengano infine appagati, e terminò inneggiando alla R. Guardia di Finanza, al Generale Masi e al Re.*

*Dopo di che liberata la torpediniera dai legami che la trattenevano e posti in opera i martinetti, la nave leggera e leggiadra cominciò a muoversi e fra gli applausi frenetici di tutti scese maestosamente in mare. Venne spedito un*

*telegramma al Comando Generale, indi seguì un rinfresco offerto agli intervenuti e la festa ebbe termine lasciando nell'animo di tutti il ricordo di una festa geniale>><sup>126</sup>.*

Proseguendo nella nostra cronistoria non possiamo dimenticare uno dei più valorosi militari che il Contingente di mare del Corpo abbia mai avuto tra le sue fila: il Maresciallo Francesco Rando, originario della Sicilia e in servizio presso la "Stazione Battelli Incrociatori" di Venezia, il quale si rese anche lui protagonista, il 9 luglio del 1909, di un gesto di vero altruismo.

Lo ricordiamo citando la motivazione della Medaglia d'argento al Valor Civile che gli verrà concessa di lì a poco, oltre ad un premio in danaro (£. 100 da parte del Ministro delle Finanze): *"Vestito com'era si gettava nelle acque di un canale profondo circa cinque metri e dopo molti sforzi e grave suo rischio nonostante l'oscurità della notte, riusciva a rintracciare e salvare un bambino in imminente pericolo di affogare"*<sup>127</sup>.

Come approfondì meglio il "Gazzettino di Venezia", nel suo numero dell'11 luglio: *<<L'altra sera sull'imbrunire il ragazzo Domenico Affabris, di anni 7 e mezzo, mentre si trovava con alcuni ragazzi a giuocare sul pontile di Malamocco, cadeva in canale. Il ragazzo non sapeva nuotare e correva gravissimo pericolo; alle grida d'aiuto dell'Affabris e dei suoi amici, accorse il bravo maresciallo delle guardie di finanza di mare Francesco Rando, il quale, senza por tempo in mezzo, si gettava vestito in acqua.*

*Dopo non pochi sforzi il coraggioso Rando riusciva a trarre alla riva sano e salvo l'Affabris, tra il plauso di coloro che avevano assistito alla sua nobile*

---

<sup>126</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 60/61 dell'11 ottobre 1908, pag. 5.

<sup>127</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, op. cit., pag. 356. Vgs. Ordine del Giorno in data 29 novembre 1909 a firma del Comandante Generale del Corpo, Ten. Gen. Tullo Masi.

azione. Infatti, senza il pronto intervento del Rando, oggi avremmo a registrare una disgrazia. Un validissimo elogio all'animoso maresciallo>><sup>128</sup>.

A tale filantropica azione fece eco l'analogo comportamento tenuto dalla Guardia "mare" Matteo Bevilacqua, il quale l'11 ottobre dello stesso anno <<...si gettava vestito com'era, nelle acque agitate di un canale profondo sette metri e traeva in salvo, con l'altrui aiuto, un vecchio che stava per affogare>>, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile concessagli dal Re, oltre al premio di £. 50 elargitogli dal Ministro delle Finanze<sup>129</sup>.

Il 1909, in verità, fu anche l'anno in cui a Venezia rimisero piede, e proprio alla Giudecca, gli "Allievi Guardie". Nel ricostruirne la sua breve esistenza dobbiamo necessariamente ricordare che proprio ai suoi inizi, a poche settimane dall'immane tragedia del terremoto che il 28 dicembre del 1908, nel radere al suolo Messina, Reggio Calabria e parte delle loro provincie, gli Allievi Guardie della ormai distrutta Sezione di Messina erano stati trasferiti a Maddaloni, onde completarvi l'istruzione per la promozione a guardia.

Ciò si era concretizzato nella primavera del 1909, 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

---

<sup>128</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 44 del 18 luglio 1909, pag. 3.

<sup>129</sup> Cfr. Ordine del Giorno del 14 luglio 1910 a firma del Comandante Generale del Corpo, Ten. Generale Tullo Masi.

l'acqua, senza la quale 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 Finanziere-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 porre rimedio, almeno in parte, con il ricorso ai c.d. "optanti di leva" (Igs. Finanziere 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 marineschi e perché ad essa si 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'Arma<sup>130</sup> che tanto contributo porta nel sistema di difesa degli interessi erariali>><sup>131</sup>.*

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 finanziari marinai specializzati anche pei diversi servizi inerenti alle manovre dei battelli a vapore (Torpediniere, Incrociatori e Pirolance)>><sup>132</sup>.

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.

---

<sup>130</sup> Non è un errore di trascrizione, ma un termine che molto spesso chi 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.

<sup>131</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Sul Ramo Mare*, in <<Il Finanziere>>, n. 30-31 del 16 maggio 1909, pagg. 1 e 2.

<sup>132</sup> *Ibidem*.

*<<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 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: un incrociatore tipo Thornycroft completamente equipaggiato del personale di macchina e arredato come per il servizio sui laghi; un battello a vela per il servizio di crociera; due battelli a remi dei quali uno tipo canotto e l'altro tipo lancia per laghi; una sala di attrezzatura, che potrebbe essere arredata col materiale già esistente nelle diverse stazioni d'incrociatori; 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 esempio: 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 olla 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 pei 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>><sup>133</sup>.*

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*>><sup>134</sup>.

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 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.

---

<sup>133</sup> Cfr. corrispondenza dal titolo *Sul Ramo Mare*, in <<*Il Finanziere*>>, n. 36-37 del 13 giugno 1909, pag. 2.

<sup>134</sup> Cfr. corrispondenza dal titolo *Alla Legione Allievi*, in <<*Il Finanziere*>>, n. 36-37 del 13 giugno 1909, pag. 7.

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)<sup>135</sup>, 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 storico<sup>136</sup>, 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.

---

<sup>135</sup> 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.

<sup>136</sup> Cfr. 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 dinamico, 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.

É verosimile ritenere, anche perché a tutt'oggi non vi sono stati riscontri documentali, che l'edificio che ebbe a ospitare anche il Distaccamento Allievi Mare dovette essere l'attuale e allora "capiente" caserma "*Tommaso Mocenigo*", sita nell'isola della Giudecca, in un'area demaniale allora asservita in qualche modo all'arsenale della Regia Marina, alla quale Forza Armata, molto probabilmente, era appartenuta nei decenni precedenti.

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 uomini<sup>137</sup>.

Il neonato reparto d'istruzione fu posto al comando di un valentissimo ufficiale del Corpo, il Capitano Giulio Gauttieri<sup>138</sup>, 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 Finanzieri 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 Guglielmo e Cecchetto*

---

<sup>137</sup> Cfr. Sicinio Bonfanti, op. cit., pag. 235 e 236.

<sup>138</sup> 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 Archivio Museo Storico Guardia di Finanza (d'ora in poi A.M.S.G.F.), fondo matricolare, f. “Ufficiale Gauttieri Giulio”.

*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>><sup>139</sup>.*

Allievi e Guardie “mare” di stanza alla Giudecca avrebbero fatto parlare di loro anche in ambito sportivo, come ci ricorda una corrispondenza pubblicata da “*Il Finanziere*” nell’estate del 1909. L’articolo si riferisce alla partecipazione di due “campioni in Fiamme Gialle”, il Sotto Brigadiere Antonio Valle e la Guardia Salvatore Lisci alla 3<sup>a</sup> grande gara internazionale di nuoto valevole per la “Coppa Lord Byron”, che si tenne il 1° agosto.

I due militi hanno: <<...anche in questa occasione tenuto alto il buon nome del Corpo, arrivando il Lisci 6° nella classifica generale e 1° dei Corpi armati ed il Valle rispettivamente 17° e 5°. Coprendo il percorso di km 7 il primo in ore 1,56 ed il secondo in ore 2,6, vincendo ciascuno una medaglia d’argento e conquistando così al Corpo della R. Guardia di Finanza il dono della Patronessa, Contessa Angela Ceresa Minoto consistente in una ricca coppa artistica>><sup>140</sup>.

Il Distaccamento per Allievi Guardie “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 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 finanzieri di mare (sia “optanti” che di carriera), come testimoniano i

---

<sup>139</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 38 del 20 giugno 1909, pag. 3.

<sup>140</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 48/49 dell’8 agosto 1909, pag. 5.

diversi articoli ed i riferimenti circa le cerimonie militari e le manifestazioni tenutesi presso quel reparto.

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 “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 Gauttieri<sup>141</sup>, fu quella che si tenne l’11 novembre 1910, 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>><sup>142</sup>.

Con la soppressione del Distaccamento Allievi, nel frattempo trasferito a Peschiera del Garda, l’Isola della Giudecca “ritornò” agli operativi, in particolare alle Fiamme Gialle della c.d. “Tenenza di Venezia 1^” (nel 1911 la troviamo ancora agli ordini del Tenente Calogero La Ferla) la quale, oltre alla Stazione

---

<sup>141</sup> 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”.

<sup>142</sup> Cfr. corrispondenza dal titolo *A Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 70-71 del 20 novembre 1910, pag. 4.

“Battelli Incrociatori” aveva alle dipendenze anche le Brigate di Ancoraggio e della stessa Giudecca<sup>143</sup>.

Dei numerosi episodi di valore compiuti in quel periodo ed ascrivibili alle Fiamme Gialle di mare della “Stazione” Veneziana diamo ora contezza, citandone uno dei più importanti, così come ci è stato tramandato da un articolo pubblicato dalla rivista “*Il Finanziere*”, che molto spesso, come abbiamo già ricordato in precedenza, li “coglieva” a sua volta dal puntuale “*Gazzettino di Venezia*”.

Dal “*Gazzettino...*” del 5 giugno 1909, “*Il Finanziere*” tolse, quindi, il seguente fatto di cronaca. <<*Il cameriere Amedeo Polito, d’anni 32, che abita in calle della Regina a Rialto, n. 2194, ieri mattina in compagnia di tal Ernesto Visentini, trasportava con un sandolo un materasso che doveva deporre al Lido. Improvvisamente giunto di fronte al cantiere Layet fu visto piegarsi sul fianco, abbandonare il remo e precipitare in canale.*

*Per disgrazia il suo compagno non sapeva nuotare, né vogare, ed il sandolo fu in breve trasportato lontano dal povero cameriere che si dibatteva senza però essere in grado di tenersi a galla.*

*Verso le 9, 45 la torpediniera I della Finanza trovandosi a passare per il bacino di S. Marco, scorse dalla parte delle bricole il Polito che si dibatteva disperatamente e poco discosto da lui il sandolo montato da Visentini che gridava al soccorso. La torpediniera, comandata dal Brigadiere Lotronto Bruno, con rapida manovra si portò vicino al naufrago ch’era sul punto di scomparire e dopo non pochi sforzi riuscì a trarlo a bordo.*

*Il disgraziato aveva la bava alla bocca e non dava alcun segno di vita e nel mentre la torpediniera si dirigeva a tutta velocità alla Brigata della Giudecca, il*

---

<sup>143</sup> Cfr. <<Almanacco de Il Finanziere per l’anno 1913>>, Tipografia de Il Finanziere, Roma, 1913, pag. 37.

*macchinista di bordo Sig. Magini Italo gli praticava la respirazione artificiale, coadiuvato dai componenti l'equipaggio. Raggiunta la Brigata, l'infelice cominciò a riprendere i sensi.*

*Il Tenente La Ferla Calogero, tosto avvertito, accorse e gli somministrò dei cordiali, disponendo per il suo trasporto nella Brigata stessa dove fu adagiato in un letto e cambiato di vestimenta. L'opera dei Finanziere della Torpediniera I è degna d'encomio>><sup>144</sup>.*

Ma la vita dei Finanziere di stanza alla Giudecca non era fatta solo di servizio e di riposo, a dire il vero sempre insufficiente per degli uomini chiamati, almeno in quel frangente storico, a sostenere turni massacranti, con scarsa possibilità di poter contare su sporadiche licenze e permessi premio. L'elevazione della formazione culturale è stato sempre un obiettivo sostenuto dai vari Comandi e Comandanti del Corpo, così come ci ricorda il seguente articolo.

*<<Per lodevole iniziativa del Tenente Calogero La Ferla, comandante la locale 1^ Tenenza, ogni domenica, il personale in turno di riposo delle Brigate dipendenti dalla Tenenza stessa, e cioè: Ancoraggio, Giudecca, Stanziale e Incrociatori, convengono volenterosi nella sala di riunione della Brigata Giudecca, per ascoltare una conferenza che l'egregio ufficiale tiene loro.*

*Il Tenente La Ferla si propone di svolgere un ciclo completo di conferenze che riusciranno assai efficaci per la cultura generale e speciale del loro servizio, a quei finanziere che hanno la fortuna di dipendergli. Il giovane ufficiale merita le nostre congratulazioni per la sua simpatia e geniale iniziativa>><sup>145</sup>.*

Nel marzo dello stesso anno la Stazione Incrociatori sarebbe balzata nuovamente agli "onori delle cronache" per la seguente operazione di soccorso in mare. Lasciamo la parola alla rivista "Il Finanziere". *<<Il giorno 31 dello scorso*

---

<sup>144</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 30/40 del 27 giugno 1909, pag. 5.

<sup>145</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 11 del 13 febbraio 1910, pag. 3.

*mese di marzo, la Torpediniera K della R. Guardia di Finanza trovavasi in servizio nel canale degli Alberoni, allorché improvvisamente si scatenava un impetuoso fortunale.*

*Per caso in quel momento un battello montato da quattro uomini della R. Marina, navigava al largo, e colto improvvisamente dall'uragano si trovava in difficili condizioni. Il Brigadiere Sergi, comandante la Torpediniera, resosi conto del pericolo al quale andavano incontro quegli uomini, non esitò un momento e con abile e difficile manovra poté accostare la Torpediniera al battello, e raccogliere su di essa i quattro marinai.*

*Pochi minuti dopo il battello, lasciato in balia di sé stesso, diveniva preda delle onde; e sbattuto e travolto naufragava; il che dimostra che se i finanzieri avessero tardato ancora qualche tempo a portare il loro aiuto, quei poveri marinai molto facilmente si sarebbero trovati in una situazione assai pericolosa. Il Brig. Sergi e tutti i bravi militi, che erano imbarcati sulla Torpediniera, sono quindi degni di una speciale parola di plauso. Bravi!>><sup>146</sup>.*

Qualche giorno dopo l'eroica azione, esattamente il 4 di aprile, verso le tre e mezza di notte, altre due imbarcazioni della Finanza e della Regia Marina si sarebbero, invece, scontrate a causa di una terribile collisione, verificatasi a San Nicoletto al Lido.

La torpediniera della Finanza, che a causa dell'incidente verrà affondata, si trovava al comando del Brigadiere Stefano Caminiti, con equipaggio formato dal Sotto Brigadiere Luigi Bisio, dal macchinista Italo Maggioni, dal fuochista Aristide Sassetto, dall'Appuntato Bruno Morabito e dalla Guardie di mare Angelo Pirelli. Di quella della Regia Marina sappiamo solo che si trattava della "35 Y", partita dall'Arsenale e diretta alla nave-caserma "Affondatore".

---

<sup>146</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 24/25 del 17 aprile 1910, pag. 5.

Da “*Il Finanziere*” dell’epoca ne togliamo la cronaca molto più dettagliata: <<*In riguardo alla collisione avvenuta il 4 corr. a Venezia, di fronte a S. Nicoletto del Lido, fra una Torpediniera della R. G. di Finanza ed una della R. Marina, riceviamo i seguenti particolari, che rettificano notizie in proposito pubblicate dai giornali, e riportate da noi nello scorso numero del Finanziere.*

*Le due Torpediniere navigavano nella medesima direzione: un po' più avanti e a destra quella della R. G. di Finanza, con moderata velocità – un po' più indietro, a sinistra e con velocità maggiore della R. Marina. Ad un tratto la seconda, avendo sopravanzato la prima, senza dare i necessari avvertimenti, girò rapidamente a destra, con l’evidente scopo di eseguire una manovra azzardata.*

*Per mera fatalità avvenne quindi un investimento fra le due Torpediniere, investimento che fu attenuato nei suoi effetti da abili ed energiche manovre, tanto da ridursi ad una semplice collisione, la quale non poteva non essere gravida di conseguenze, date le circostanze che la causarono e che l’accompagnarono.*

*I cozzi terribili, le grida di aiuto, i comandi concitati dei capitani etc. non sono quindi esistiti altro che nelle fertili fantasie dei cronisti, che riferirono il fatto. Quello invece che è vero e che merita ancora una volta di essere segnalato, è che nel difficile frangente le cose si svolsero con una calma ed un sangue freddo veramente encomiabili. Questo fu anche riconosciuto dalla Commissione d’inchiesta, appositamente nominata per accertare le responsabilità, la quale ebbe per il contegno dei nostri militari vive parole di encomio. Il macchinista imbarcato sulla Torpediniera della R. G. di Finanza era il Sig. Magini Italo, e non Maggioni come fu da noi pubblicato>><sup>147</sup>.*

È, poi, degna di particolare menzione anche l’azione filantropica che si verificò il 7 luglio del 1910, allorquando l’Appuntato mare Salvatore Rando (non

---

<sup>147</sup> *Ibidem.*

sappiamo se fosse o meno imparentato con il Maresciallo Francesco Rando) e la guardia mare Paolo Scala <<...*vestiti com'erano, si gettavano nelle acque del canale Zattere in Venezia, e riuscivano a trarre in salvo una donna, che vi si era buttata a scopo suicida*>>, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile concessa loro dal Re d'Italia. Tale gesto eroico fu posto all'Ordine del Giorno del Comando Generale del Corpo, dal quale apprendiamo anche che ai due militari, il Ministro delle Finanze concesse anche un premio in danaro di £. 50<sup>148</sup>.

Il 7 giugno del 1911, sempre in Venezia, la Guardia "mare" Giuseppe De Biasi: <<...*dopo molti sforzi compiuti con grave rischio della sua vita, riusciva a trarre a salvamento un fanciullo che, caduto nelle acque di un canale, correva serio pericolo di annegare*>>, così come riporta la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile concessa al militare da Re Vittorio Emanuele III, oltre al tradizionale premio di danaro (£. 50) da parte del Ministro delle Finanze<sup>149</sup>.

Il 1° agosto del 1912 assunse il Comando della Tenenza di Venezia 1<sup>a</sup> e, quindi, anche della "Stazione" il Tenente Carlo Mazzoletti, già comandante della "Stazione" di Porlezza Lago. Il La Ferla fu, invece, destinato al Comando della Tenenza di Trapani<sup>150</sup>.

Che in quel momento storico la "Stazione" della Giudecca avesse ancora in uso numerosi natanti, oltre alle Torpediniere, ne abbiamo conferma anche dall'elevato uso di carbone che tale reparto abbisognava, tanto è vero che, nel 1914, giusto per citare un esempio tangibile, l'Ufficio Tecnico di Finanza di

---

<sup>148</sup> Cfr. Ordine del Giorno del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 23 giugno 1911, in B.U. R. Guardia di Finanza 1912.

<sup>149</sup> Cfr. Ordine del Giorno n. 26641 in data 25 gennaio 1912 a firma del Comandante Generale del Corpo, Magg. Gen. Oreste Zavattari.

<sup>150</sup> Cfr. <<B.U. delle Nomine, Promozioni, Tramutamenti ed altri Provvedimenti per il Personale della R. Guardia di Finanza>>, 1912, pag. 4.

Milano dovette indire una gara d'appalto per: <<...l'acquisto (fornitura) di 480 tonnellate di carbone per la Stazione Battelli Incrociatori di Venezia>><sup>151</sup>.

Nello stesso anno aveva assunto il Comando della Tenenza Venezia 1<sup>a</sup> il Tenente Alfredo Giani, che l'avrebbe retta per alcuni anni<sup>152</sup>. Sarebbe stato proprio lui a proporre la Guardia Lucillo Trentin per il conferimento della Medaglia di bronzo al Valor Civile, in quanto <<Vestito ed armato si lanciava arditamente nelle acque di un canale interno, riuscendo, a nuoto, a trarre in salvo una bambina in pericolo di annegare>>. L'azione filantropica era stata compiuta a Venezia l'11 aprile del 1915, quando ormai, in Europa, era divampato da mesi l'incendio della "Grande Guerra"<sup>153</sup>.

E, proprio agli inizi di quella che passerà alla storia come "l'inutile strage", come l'avrebbe definita il Papa Benedetto XV, a Venezia fu scoperto uno dei primi casi di "contrabbando di guerra". Il fatto si verificò il 12 marzo del 1915 allorquando, durante le operazioni di scarico dal treno di alcuni barili di birra provenienti dalla Germania e diretti a Tripoli, che avrebbero raggiunto a bordo del piroscafo "Bosnia" fu notata, in uno di essi, la presenza di eventuali oggetti metallici.

Scortato il carico sino alla Dogana della Salute attraverso l'impiego delle unità della Stazione Incrociatori, tutti i barili (ben 92) furono "spillati" e, con grande stupore da parte degli stessi Finanzieri di mare, Doganieri e Carabinieri fu accertata la presenza di involucri in zinco, all'interno dei quali, avvolti nella

---

<sup>151</sup> Cfr. <<Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate. Monitore Economico Industriale>>, n. 22 del 28 maggio 1914, pag. 428.

<sup>152</sup> Cfr. <<Calendario Generale del Regno d'Italia per 1914>>, Tipografia delle Mantellate, Roma, 1914, pag. 1056.

<sup>153</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 387.

stoppa erano stati sistemati fucili francesi Saint-Etienne mod. 1892 di calibro 7,5, quasi certamente di preda bellica.

Le successive indagini condotte dalle stesse Fiamme Gialle fu interpretata o anticipata che dir si voglia dal settimanale *“La Domenica Illustrata”*, la quale così si esprese: *«La voce più diffusa, e che è ora confortata da elementi inoppugnabili, è questa: che si sia tentato l’invio dei fucili di fabbricazione francese a Tripoli per mare a quelle popolazioni arabe; e si sarebbe pensato all’invio di materiale francese per allontanare dalla Germania la grave responsabilità, che si sarebbe riversata invece sulla Francia. Oltre all’inganno anche la perfidia! Non c’è che dire, i nostri...amici tedeschi ci trattano col cuore!>>.*

La straordinaria scoperta di quel tentato “contrabbando di guerra” fu immortalata dal pittore Carlo Linzaghi, autore di una bellissima tavola a colori pubblicata sulla citata rivista, e nella quale, fra le varie figure umane che attorniano i barili di birra si notano anche due guardie di finanza del contingente di mare, ritratte mentre esaminano i fucili appena rinvenuti, evidentemente prim’ancora di degustare una pinta di ottima birra tedesca.

L’articolo dal quale abbiamo tratto questa vicenda ovviamente non lo conferma, ma a noi piace pensarlo. *«Operai, facchini e ragazzi che stavano intorno raccolsero la borra in vasi e secchie e fecero delle sorsate fenomenali mentre a rivoli la birra di riversava sulla banchina e scorreva nel bacino della Giudecca, ove si formava una schiuma densa e insistente per vasta zona>><sup>154</sup>.*

Si giunse così al 24 maggio, data in cui anche l’Italia entrò in guerra contro l’Austria e la Germania. In realtà, già ai primi del mese, in previsione della partecipazione dell’Italia al 1° conflitto mondiale, molti finanziari di stanza nel

---

<sup>154</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Fucili tedeschi per i nemici d’Italia*, in *«La Domenica Illustrata»*, n. 13 del 28 marzo 1915, pag. 8.

Veneto furono mobilitati quali “guide” e posti alle dipendenze di taluni reparti del Regio Esercito, ai quali fornirono determinante apporto ed ausilio anche per eseguire rilievi cartografici, oltre che per “scandagliare” le c.d. “opere del nemico”, piuttosto diffuse presso i confini che separavano l’Italia dall’Austria.

Anche le Fiamme Gialle della Legione di Venezia, soprattutto quelle appartenenti ai reparti costieri, verranno considerate mobilitate e, quindi, soggette alle leggi di guerra. Le stesse Brigate costiere del Corpo verranno rinforzate con l’assegnazione di elementi della Milizia Territoriale, con i quali fu possibile assicurare la vigilanza e la protezione costiera, sulla base di quanto aveva stabilito il Comando della Divisione Militare di Venezia.

Determinante, quindi, fu il ruolo esercitato dai Finanziari di mare e da quelli del contingente di terra, le cui Brigate, Tenenze e Compagnie erano state inserite nei programmi difensivi di cui alla poco conosciuta “Istruzione per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra”, diffusa alle varie Forze Armate nel 1913 dal Comando del Corpo di Stato Maggiore<sup>155</sup>, riadattata allo scoppio della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale da una nuova circolare diramata – a firma congiunta – dai Ministeri della Guerra e della Marina il 30 marzo 1915.

Il dispositivo difensivo prevedeva, in buona sostanza: un servizio di vigilanza, al quale concorrevano mezzi aerei (per lo più dirigibili) e navali, ivi compresi reparti della Regia Guardia di Finanza e dei Reali Carabinieri dislocati lungo le coste nazionali e nei possedimenti coloniali (Libia ed Egeo); una difesa fissa, affidata ad unità di fanteria della Milizia Territoriale.

Ed ancora: una difesa mobile, affidata ad unità mobilitate della R. Guardia di Finanza e di Milizia Territoriale, con il compito di stabilire in corrispondenza di una eventuale “testa di sbarco” una prima linea difensiva, a tergo della quale

---

<sup>155</sup> Si tratta della circolare n. 401 R. S. del 12 maggio 1912.

si sarebbero trovare le Grandi Unità del Regio Esercito destinate ad intervenire per eliminare la “testa di sbarco” stessa.

Se da un lato il ruolo del Servizio Navale del Corpo non fu determinante ai fini militari del conflitto, dall’altro fu utilissimo, anche in Veneto, il servizio di pattugliamento costiero assicurato dalle unità navali del Corpo, ai fini della protezione dei traffici marittimi e passeggeri.

Non solo, ma il 23 settembre dello stesso 1915 il Comando della 7<sup>a</sup> Legione dovette dar vita all’11<sup>a</sup> Compagnia Autonoma, implementata anche da militari del Contingente di mare, considerando che il reparto avrebbe dovuto “implementare” il VII Battaglione “costiero” R. G. F., istituito già in maggio presso il Centro di Mobilitazione del Circolo di Ancona (composto dalle Compagnie 17<sup>a</sup>, 18<sup>a</sup> e 19<sup>a</sup>).

Da un punto di visto storico oltre che tecnico, anche ai fini della valutazione e della quantificazione dell’apporto operativo fornito a tal fine dalla componente navale della Regia Guardia di Finanza, ricordiamo che dal c.d. *“Elenco del naviglio che trovasi in servizio presso i reparti della Legione suddetta (Venezia)”*, stilato il 23 luglio 1913 dall’allora comandante della Legione di Venezia, emerge che per i natanti facenti parte della “Stazione Battelli Incrociatori” di Venezia fu assicurata la dotazione di guerra, con l’aggiunta di riflettori e di mitragliatrici, necessari le prime per la vigilanza notturna a caccia di sottomarini e natanti nemici, le seconde per intervenire prontamente in caso di assalto.

Alla “vetuste” Torpediniere “G”, “H”, “I”, “K” e “L”, alla lancia a vapore “Amalia” così come agli altri natanti fu aggiunto anche una più moderna Torpediniera ceduta dalla Regia Marina, la n. 7, la quale, come ricorda il Generale Meccariello fu <<...impiegata per la difesa foranea di Venezia>><sup>156</sup>.

---

<sup>156</sup> Cfr. P. Meccariello, op.cit., pag. 88.

Anche se tale attività di servizio era considerata di secondo piano rispetto al notevole impegno bellico profuso dai 18 Battaglioni di Finanziari mobilitati in zona di guerra, la vigilanza costiera eseguita dalla “Stazione” di Venezia consentì di evitare numerosi tentativi di sbarco e, quindi, di sabotaggio da parte delle Marine da Guerra nemiche.

Nell’ambito del servizio di protezione costiera, le Fiamme Gialle del mare furono chiamate a vigilare il tratto di mare di propria competenza per evitare il pericolo derivante dai frequenti sbarchi di sommergibili nemici, i quali sovente minacciavano le coste italiane anche al fine di verificare lo stato di attuazione dei piani difensivi.

La vigilanza dei Finanziari assunse, inoltre, particolare rilievo anche in relazione alla necessità di frenare sensibilmente l’attività dei contrabbandieri, resa peraltro redditizia a causa delle ristrettezze economiche determinate dal conflitto stesso. Alla grande caccia dei “trafficienti del mare” non poteva rimanere estranea la Regia Marina, Forza Armata con la quale le Fiamme Gialle mantennero un’ottima collaborazione anche con i reparti a terra, che ovviamente non erano mobilitati alle loro dipendenze.

Numerose furono le azioni di coraggio, così come le operazioni di servizio, sia a tutela dell’erario che dell’ordine e della sicurezza pubblica. Nel primo caso ci piace ricordare la complessa operazione di salvataggio compiuta dalle Guardie mare Luigi Gasparetti, Angelo Perone e Vittorio Battagliarin, le quali, in unione con il Maresciallo Capo “terra” Bruno Lotronto, a bordo di una torpediniera della Stazione “Giudecca” si resero protagonisti della: <<...azione pronta ed efficace svolta in occasione di un incidente aviatorio, riuscendo a trarre in salvo il pilota e poscia a condurre in luogo sicuro il velivolo>>, così come cita la motivazione

dell'encomio semplice conferito loro dal Comando in Capo del Dipartimento Marittimo di Venezia<sup>157</sup>.

Nel secondo caso, invece, le Guardie mare Enrico Rosa e Riccardo Piroddi avrebbero ricevuto, nell'estate del 1916, un'analogo ricompensa per aver scoperto un furto ai danni dello Stato e di una ditta privata, procedendo anche all'arresto dei relativi responsabili<sup>158</sup>.

Una Medaglia di bronzo al Valor Civile verrà, invece, concessa alla Guardia Salvatore Bonanno, il quale: <<*Lanciavasi nottetempo nelle larghe profonde acque di un canale e, dopo lungo percorso a nuoto, riusciva con non lievi sforzi e pericolo, a trarre in salvo una donna gettatavisi a scopo suicida*>>, nella notte fra il 1° e il 2 aprile del 1917<sup>159</sup>.

Nella stessa primavera del '17 la "Stazione Battelli Incrociatori" di Venezia fu posta agli ordini del Tenente Francesco Scarfi, il quale, in verità, l'avrebbe retta per poco meno di un anno. Il suo non fu certo un compito facile, soprattutto nei mesi che seguirono la nota "disfatta di Caporetto", nell'autunno dello stesso 1917.

Fra le varie incombenze di natura strettamente militare che la Stazione Battelli Incrociatori veneziana dovette assolvere in quel frangente storico vi fu anche quella di dover assicurare la tutela, e i trasferimenti in Laguna del Ministro delle Finanze, Onorevole Meda, il quale attorno al 12 aprile del 1918 visitò Venezia, accompagnato dal Comandante di Legione delle stesse Fiamme Gialle, Col. Testero.

---

<sup>157</sup> Cfr. <<B.U. della R. Guardia di Finanza>>, n. 1, anno 1917.

<sup>158</sup> Cfr. <<B.U. della R. Guardia di Finanza>>, n. 8, anno 1916.

<sup>159</sup> Cfr. Ordine del Giorno del Comando Generale del Corpo, in <<B.U. della R. Guardia di Finanza>>, 1918, pag. 99.

Come ricordò il puntualissimo *“Il Finanziere”*: <<Giunto al mattino da Fusina, visitò subito vari monumenti e talune località colpite dalle bombe nemiche. Conferì quindi con S.E. l’Ammiraglio Marzolo, comandante la piazza marittima, col prefetto comm. Gioia, cogli assessori Valier e Marcello. Verso le 15 ripartì per la via di S. Giuliano...>><sup>160</sup>.

Il 1° maggio del 1918 assunse, quindi, il Comando del reparto<sup>161</sup> il Capitano Letterio Currò, un valentissimo ufficiale che aveva maturato una vasta esperienza nell’ambito del Servizio Navale del Corpo<sup>162</sup>.

A lui spettò un gravosissimo compito, soprattutto sul piano militare. Mentre i reparti schierati sul Piave ebbero modo di distinguersi nella battaglia d’arresto del novembre-dicembre ‘17, e poi in quella decisiva del “Solstizio”, nel giugno-luglio 1918, le Fiamme Gialle della “Stazione Battelli Incrociatori” di Venezia non mancarono di offrire il loro generoso contributo per la salvezza della bellissima città lagunare, in quelli che furono i mesi più duri del conflitto.

Proseguiamo la nostra narrazione ricordando che non mancarono i caduti anche fra i membri della Tenenza Incrociatori o comunque delle Fiamme Gialle del mare operanti a Venezia, primo fra tutti la Guardia “mare” Abramo Valleri, morto presso l’Ospedale Militare di Venezia per una grave malattia contratta in

---

<sup>160</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Il Ministro Meda a Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 15 del 14 aprile 1918, pag. 2.

<sup>161</sup> Cfr. <<B.U. delle Nomine, Promozioni, Tramutamenti ed altri Provvedimenti per il Personale della R. Guardia di Finanza>>, Disp. 1^ gennaio-febbraio 1918, pag. 12.

<sup>162</sup> Arruolato nel Corpo nel 1894 in qualità di finanziere di mare, il Currò fu ammesso al corso Ufficiali nel 1905 allorquando rivestiva il grado di brigadiere. Dopo aver comandato importanti tenenze, fu destinato in Libia nel 1911 ed in seguito a Cannobio, mentre durante la 1^ guerra mondiale fu presente a 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.

guerra, il 16 maggio 1917. Il Valleri era nato a Burano (Venezia) il 29 novembre 1892<sup>163</sup>.

Alla sua scomparsa fece seguito quella del parigrado Antonio Ranieri, nato a Messina il 13 marzo 1891, il quale morì per affogamento nelle acque del canale Commes di Caorle il 7 novembre 1917, durante una difficile azione di ripiegamento<sup>164</sup>.

Il 3 novembre dell'anno dopo moriva, invece, sempre presso l'Ospedale Militare di Venezia la Guardia "mare" Francesco Calabrò, nato a Reggio Calabria il 23 agosto 1897, fulminato da una grave malattia contratta in quei lunghi mesi di guerra<sup>165</sup>.

In quello stesso frangente storico – passando, invece, alla filantropia – il Brigadiere "mare" Giovanni Bonifacino, coadiuvato dall'Appuntato Giuseppe Di Biasi e dalla Guardie "mare" Orlando Samaritani, Antonino Sanvitale e Rosario Musumeci furono encomiati da parte del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo della Piazza Marittima di Venezia in quanto: *<<In difficili circostanze di tempo e di luogo procedettero al salvataggio di un motoscafo della Regia Marina, che si trovava in critiche condizioni di avarie al motore, dando prova di ardimento e di abilità marinaresca>>*<sup>166</sup>.

---

<sup>163</sup> Cfr. Museo Storico della Guardia di Finanza, Schedario Caduti in Guerra, (1915 – 1918), lett. V.

<sup>164</sup> Ivi, lett. R.

<sup>165</sup> Ivi, lett. C.

<sup>166</sup> Cfr. "Premi ed Encomi accordati alle Guardie", in <<B.U. della R. Guardia di Finanza>>, Disp. N. 7 del 1918, pag. 279.

## 5° CAPITOLO

# I FINANZIERI DELLA GIUDECCA FRA LE DUE GUERRE MONDIALI (1919 – 1945)

Nella primavera del '19 il bravissimo Capitano Currò dovette lasciare Venezia per raggiungere Trieste, ove, nel frattempo era stata costituita la gloriosa “Flottiglia Costiera”, peraltro sulle ceneri dell’ottima base navale lasciata intatta dalla Imperial Regia Guardia di Finanza<sup>167</sup>.

Il 1° aprile del 1919 assunse, quindi, nuovamente il comando della “Stazione Battelli Incrociatori” il Capitano Francesco Scarfi, cui spettò l’arduo compito di “riconvertire” il reparto al servizio in tempo di pace, il quale, come è facile intuire comportò non poche problematiche, soprattutto in tema di organici, dovuti essenzialmente alla smobilitazione dei richiamati<sup>168</sup>.

La “Stazione”, dopo gli estenuanti mesi di guerra riprese la sua remota funzione poliziesca dedicandosi anima e corpo alla vigilanza per la repressione del contrabbando e della borsa nera, fenomeni delinquenziali che proprio col ritorno alla pace erano aumentati a dismisura, soprattutto dopo l’apertura al traffico dei porti lagunari.

---

<sup>167</sup> Cfr. P. Meccariello, op. cit., pag. 98 e seguenti.

<sup>168</sup> Cfr. <<B.U. delle Nomine, Promozioni, dei Tramutamenti ed altri provvedimenti nel personale della R. Guardia di Finanza>>, Dispensa 1<sup>a</sup>, gennaio-febbraio, 1919, pag. 15.

Nel 1923, come emerge da un “Avviso d’Asta” per la fornitura a noleggio di <<*battelli occorrenti per la vigilanza finanziaria*>>, pubblicato dalla Intendenza di Finanza di Venezia apprendiamo che in quel frangente, mese di aprile, la Giudecca era ancora sede della c.d. “Compagnia Incrociatori 1^”, elevata a tale rango nel corso della Guerra, così come emerge pure che alcuni dei natanti “appaltati” sarebbero stati assegnati anche alle Compagnie III (Interna), IV (Dazio di Consumo), di Chioggia e di Mestre, ma ovviamente intesi solo come meri “mezzi di trasporto” per il servizio.

Un segno evidente della continua metamorfosi subita dai reparti della Legione di Venezia ci perviene, invece, dal varo del Regio Decreto 12 luglio 1923, n. 1619 avente per titolo “Ripartizione del Contingente della R. Guardia di Finanza”, in virtù del quale la Compagnia “Incrociatori” fu declassata nuovamente a Tenenza, detta comunque “Incrociatori”, incastonata nuovamente nell’ambito della Compagnia Venezia 1^.

Fra le novità di quei primi anni venti vi fu l’arrivo a Venezia del già famoso Tenente Vittorio G. Rossi, il quale il 1° novembre del 1923, dovette lasciare a malincuore l’amata Trieste, ove si era particolarmente distinto nell’organizzazione di quella “Stazione Navale” (la richiamata “Flottiglia Costiera”), per raggiungere la città lagunare, ove gli era stato affidato il comando della richiamata “Tendenza Incrociatori”<sup>169</sup>.

In verità, il Rossi non rimase a lungo in città. La fama di abile uomo di mare, ma anche quella di scrittore e conoscitore dell’ambiente marino, gli valse, il 1° gennaio 1924, l’ambito trasferimento al Comando Generale del Corpo, in qualità

---

<sup>169</sup> Sul Rossi vgs. Gerardo Severino, *Una Fiamma Gialla di nome Vittorio G. Rossi*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 2006.

di addetto al neo costituito Ufficio di Vigilanza Marittima, 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 Corpo. All'Ufficio si deve l'organizzazione del Servizio Naviglio del Corpo, ivi compresa l'alta specializzazione dei suoi militari e l'ammodernamento dei mezzi, così come ha ampiamente evidenziato il Generale Meccariello nel suo monumentale libro *"Finanza di Mare"*, del quale abbiamo già dato testimonianza nelle pagine precedenti. Al suo posto, alla "Stazione" Veneziana fu designato il Sotto Tenente Giuseppe Borrelli<sup>170</sup>.

Nel 1926, con il varo del Regio decreto n. 1163 del 3 giugno che approvò il "Regolamento sul Naviglio della R. Guardia di Finanza" (lo stesso che avrebbe finalmente riconosciuto al Corpo l'uso di un proprio "Guidone Distintivo"), il Servizio Navale del Corpo fu "distribuito" sul territorio attraverso il sistema delle c.d. "Stazioni Naviglio" che avrebbero assunto la qualifica di "Costiere", "Lacuali" e "Lagunari", come nel caso della nostra base della Giudecca.

Dalle stesse sarebbero dipese, <<...soltanto per ciò che concerne manutenzione del Naviglio, provviste di combustibili, di lubrificanti e di consumi di bordo, materiali fissi e mobili e di quelli degli eventuali magazzini e officine>> alcune "Squadriglie" o "Sezioni", come quella di Ancona, la quale, a partire dallo stesso anno dipenderà per l'appunto da quella Veneziana, nel frattempo posta agli ordini del Tenente Domenico La Ferla<sup>171</sup>.

---

<sup>170</sup> Cfr. "Quadro di Distribuzione del Comandi della R. Guardia di Finanza al 31 dicembre 1924", in Rivista <<Fiamme Gialle>>, Roma, dicembre 1924, pag. 4.

<sup>171</sup> Cfr. Circolare n. 56243 – V.M. con oggetto *"Riorganizzazione delle Stazioni Naviglio"*, in Foglio d'Ordini n. 42 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 23 ottobre 1926.

L'anno 1928 fece registrare due importanti operazioni di servizio, le quali ebbero protagonisti sia i Finanziari "mare" che quelli del Contingente "terra" della Compagnia di Venezia I.

Il 22 giugno di quell'anno un gravoso incendio scoppiò nel recinto del Deposito Franco, alla Giudecca. Allo spegnimento intervennero tutti i Finanziari che in quel momento si trovavano liberi dal servizio presso le due Caserme. A ricevere un encomio da parte del R. Provveditorato al Porto di Venezia furono però solo in tre, evidentemente i più eroici: l'Appuntato Giovanni Sicari e le Guardie "terra" Pietro Artino e Giovanni Tabita, tutti e tre della Brigata "porto" della Giudecca<sup>172</sup>.

Apparteneva alla stessa Compagnia anche la Guardia Umberto Luberto il quale il 21 settembre successivo: <<Accortosi che un ragazzo di circa otto anni, caduto accidentalmente in un rio della Laguna di Venezia, profondo più di due metri, stava per annegare, si gettava completamente vestito in acqua essendo poco esperto del nuoto, e riusciva a trarre in salvo il pericolante>>, così come cita la motivazione dell'encomio solenne concesso al militare dal Comandante Generale del Corpo<sup>173</sup>.

Nel frattempo, il 1° marzo dello stesso anno, in sostituzione del Tenente Domenico La Ferla, destinato a Messina, assunse il comando della "Stazione Naviglio" il Tenente Federico Giongo, proveniente da Genova<sup>174</sup>. Appena l'anno

---

<sup>172</sup> Cfr. Circolare n. 40392 – S. G. in Foglio d'Ordini n. 29 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 21 luglio 1928.

<sup>173</sup> Cfr. Circolare n. 61367 – S. G. in Foglio d'Ordini n. 46 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 17 novembre 1928.

<sup>174</sup> Cfr. <<Bollettino Ufficiale del Personale della R. Guardia di Finanza>>, Disp. 1^, gennaio-febbraio 1928.

dopo, a decorrere dal 1° dicembre '29 prese, invece, il Comando dell'importante reparto il Tenente Vincenzo D'Apice<sup>175</sup>.

Appena un mese prima le Fiamme Gialle della Giudecca avevano coadiuvato i loro colleghi della Tributaria nel portare a compimento una lusinghiera operazione di servizio culminata con il sequestro di: <<...un motoveliero carico di 36 ettolitri di spirito che si tentavano importare clandestinamente, e far identificare e denunciare una numerosa e ben organizzata associazione contrabbandiera colpevole anche di altri precedenti notevoli contrabbandi>>, così come cita la motivazione dell'encomio solenne che il Comandante Generale del Corpo conferì al Maggiore Giuseppe Bagordo e ad altri ufficiali del Nucleo di Polizia Tributaria Investigativa veneziano<sup>176</sup>.

Un nuovo "riordino" del Servizio Navale del Corpo fu decretato nel 1930, per effetto delle Circolari del Comando Generale n. 45702 del 12 agosto e n. 71057 del 22 dicembre, in virtù delle quali, fra i vari mutamenti ordinativi, fu stabilito che i Comandi di "Stazione Naviglio" fossero equiparati a tutti gli effetti ad un Comando di Compagnia territoriale, dipendente dal Comando di Circolo.

Da quel momento in avanti dalla "Stazione" Veneziana sarebbero dipese ben due Squadriglie Navali, quella alla sede e quella di Ancona, della quale abbiamo già fatto cenno. A quella di Venezia fu affidata la celebre "Nave Quarnaro", unità di punta della Stazione Naviglio di Trieste, la quale avrebbe "prestato servizio" in Laguna sino al maggio del 1933, allorquando fu trasferita alla Squadriglia Naviglio di Catania<sup>177</sup>.

---

<sup>175</sup> Cfr. <<Bollettino Ufficiale del Personale della R. Guardia di Finanza>>, Disp. 6<sup>^</sup>, novembre-dicembre 1929, pag. 15.

<sup>176</sup> Cfr. Circolare n. 12739 – Uff. Serv. e di P.T.I. in Foglio d'Ordini n. 11 e 12 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 22 marzo 1930.

<sup>177</sup> Cfr. Circolare n. 136 – 31338 - Servizio del Naviglio, in Foglio d'Ordini n. 22 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 22 maggio 1933.

Non solo, ma la Stazione lagunare della Giudecca si sarebbe vista implementare a dismisura il personale anche in relazione al fatto che presso la stessa Caserma (parliamo sempre dell'attuale "Tommaso Mocenigo") erano state istituite, nel frattempo, le c.d. "Officine" che prevedevano l'utilizzo di personale civile e militare, fra motoristi, meccanici, elettricisti, calafati, falegnami, ecc. Faceva, infine, parte del "corposo organico" anche il c.d. "Personale di riserva", circa una decina di persone, necessario per rimpiazzare gli organici del personale imbarcato, ovviamente in caso di bisogno.

Nello stesso anno 1930, lo abbiamo già ricordato in altra parte del libro, lo storico Sicinio Bonfanti, allora Direttore delle Scuole Comunali alla Giudecca, diede alle stampe l'interessantissimo libro dal titolo "*La Giudecca nella storia, nelle arti, nella vita*", nel corpo del quale dedicò un apposito capitolo alle Fiamme Gialle ("*Le Brigate di Finanza alla Giudecca*", da pag. 236 a 240), ma con altri riferimenti interessanti anche in altre pagine.

L'autore iniziò il passaggio dedicato al Corpo ricordando che: <<*Le R. Guardie di Finanza costituiscono il solo Corpo armato che abbia stanza alla Giudecca. Sono circa 200 uomini; ed essi danno un simpatico contributo di colore e di giovinezza, come pure un non piccolo contributo economico, alla vita dell'isola. Due sono le caserme destinate. Nella prima ampia, ariosa, confortevolissima, hanno sede, con il Comando della Tenenza, due reparti: la Brigata "Porto" e la Brigata "Giudecca", con l'incarico della vigilanza da mare e da terra lungo il Canale della Giudecca.*

*Nella seconda Caserma ha sede il Comando della Stazione Naviglio, alla quale sono affidati i mezzi di locomozione rapida per la vigilanza dello specchio d'acqua prospiciente al Lido, di quello prospiciente al Bacino di San Marco ed infine le comunicazioni con Porto Marghera>><sup>178</sup>.*

---

<sup>178</sup> Cfr. S. Bonfanti, op. cit., 236.

In verità, lo stesso Bonfanti, appena nella pagina precedente, come abbiamo già ricordato in altro capitolo, allorquando abbiamo citato gli indirizzi delle due Caserme del Corpo (l'anagrafico 1 per la Stazione Naviglio e l'anagrafico 77 per la Tenenza e le Brigate), aveva fornito altre cifre, ricordando che i Finanziari di mare erano ben 130, mentre quelli in servizio presso la Tenenza e le Brigate altri 120.

Nella stessa pagina 235 vengono, poi, ricordate anche la Caserma dei Reali Carabinieri, all'anagrafico 110 e il Commissariato di Pubblica Sicurezza, all'anagrafico 463, segno evidente che la Guardia di Finanza non era, quindi, l'unico Corpo armato presente sull'isola.

Ad ogni modo, Il Bonfanti concluse così il capitolo: <<Oggi, alle guardie di finanza, si domandano anche particolare cultura e specializzazione. All'istruzione richiesta dal loro servizio, in un grande porto ed in una grande città, si aggiungono le particolari abilità per chi deve governare barche a vapore, in servizio anche lungo la costa; e fra di essi vi sono meccanici, macchinisti, motoristi, radiotelegrafisti, capitani o "padroni" di barche [...] Comandanti delle due stazioni sono adesso (1930) i signori tenenti Vincenzo D'Apice e Attilio Cipriano>><sup>179</sup>.

E aveva perfettamente ragione, l'autore nel descrivere l'importanza rivestita da entrambi i reparti stanziati alla Giudecca: importanza strategica che, peraltro, aveva giustificato, proprio in quel contesto storico, un ampliamento delle strutture della "Stazione Naviglio", ovvero il trasferimento in altro sito, sempre alla Giudecca, per la Brigata "Porto".

Alla data del 1930, come ci ricorda lo stesso Bonfanti, ricostruendo la destinazione d'uso del c.d. "Cantiere della Società Veneta Lagunare": <<...una

---

<sup>179</sup> Ivi, pag. 240.

*parte del cantiere fu recentemente ceduta alla R. Guardia di Finanza, Brigata Naviglio>><sup>180</sup>.*

Nel ricostruire, invece, le destinazioni dei magazzini della “Società Anonima Sylos”, lo stesso Bonfanti ci ricorda che: *<<Nel 1929 una piccola parte di detti magazzini venne affidata alla Manifattura tabacchi e un'altra parte fu ceduta alla R. Guardia di Finanza che ne fece la sede della Brigata Porto>><sup>181</sup>.*

E alla Brigata “Porto” apparteneva anche la povera Guardia “mare” Gino Balloni, ennesima “vittima del dovere”, morto miseramente in servizio nella notte fra l'11 e il 12 settembre 1930. Ne raccontiamo la storia così come fu riportata dalle pagine de “*Il Finanziere*”, cronaca che pur lunga nella sua descrizione ci aiuterà a comprendere meglio, laddove ce ne fosse ancora bisogno, la reale durezza che la vita dei finanzieri di mare imponeva in Laguna.

*<<Il violento temporale scatenatosi l'altra notte è riuscito fatale ad un'ottima guardia di Finanza della Brigata del Porto: il giovane Gino Balloni della classe 1908, che ha trovato la morte annegando miseramente, vittima del proprio dovere. Il Balloni, lasciata l'altra sera prima di mezzanotte la sede della Brigata, in Marittima, si era portato col compagno Luigi Nevosi (della classe 1910, da Moriano S. Angelo, Teramo) ai Silos alla Giudecca per dare il cambio ad altri due compagni nel servizio di vedetta che normalmente viene disimpegnato a bordo di un “topo” nello specchio d'acqua tra la testata dei Silos e il Canale di Scomenzera.*

*Scambiate alla riva le consegne con la muta smontante, i due finanzieri erano scesi nell'imbarcazione e si erano portati nel posto indicato, ormeggiando il “topo” sotto la poppa del piroscampo greco “Pirkos” colà ancorato. Verso l'una e mezza, incominciò a piovere e in un attimo il temporale, accompagnato dal*

---

<sup>180</sup> Ivi, pag. 293.

<sup>181</sup> Ivi, pag. 304.

*fortissimo vento, imperversò con estrema violenza sconvolgendo la laguna. Ad un tratto, una raffica fortissima sollevò a poppa del “Pirkos” un’onda così ampia, che il debole cavo d’ormeggio del “topo” si spezzò e la fragile imbarcazione si capovolse all’istante, mandando in acqua i due finanzieri.*

*Il Nevosi cacciò un grido che però, dato il fragore del tuono e il fischiare del vento non fu udito da alcuno; e, riuscito a liberarsi del cappotto incerato che indossava, essendo anche più abile del compagno, si mise a nuotare disperatamente, finché, girando più volte in qua e in là, in cerca di una via di scampo, riuscì ad aggrapparsi ad una chiatta di carbone ormeggiata in quei pressi, ponendosi così in salvo. Non così fu per l’infelice Belloni il quale scomparve immediatamente sotto acqua, travolto dalla corrente che in quel punto è assai forte e annegando miseramente>><sup>182</sup>.*

Come ci ricorda la stessa rivista, le ricerche del disperso iniziarono già nel corso della notte, e ad opera del Brigadiere “mare” Giovanni Bombaci, Capo servizio in quel frangente temporale, a bordo della “P.B. (Pirobarca) 18” della Stazione Naviglio, coadiuvato dal Brig. Pietro Campanella e dalla Guardia Salvatore Brischetto. Ma del povero Belloni nessuna traccia.

*<<Dopo aver chiamato per nome e ad alta voce, ma invano le due guardie ivi di servizio, il coraggioso brigadiere e la valorosa guardia salirono a bordo del piroscampo inglese “Protos”, ormeggiato tra le due testate della banchina dei Silos e si precipitarono dalla parte opposta del piroscampo stesso (lato mare), da cui provenivano grida di persona invocante soccorso.*

*Senza perdere un’istante, fu calata fuori bordo una scala di corda trovata a portata di mano e, mentre il brigadiere stava per scavalcare il bordo della nave per calarsi coraggiosamente giù, sulla scala si arrampicava la guardia Nevosi, in*

---

<sup>182</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Una vittima del dovere nella Laguna di Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 38 del 22 settembre 1930, pag. 3.

*preda a grave turbamento, esausto e quasi privo di sensi. Il Nevosi fu raccolto e fatto segno ad amorevoli cure. Non appena riavutosi, il bravo finanziere chiese notizie del compagno. Ma, purtroppo, non ne ebbe alcuna, cosicché in tutti sorse il dubbio della terribile verità>><sup>183</sup>.*

Le ricerche del Belloni continuarono per tutto il giorno successivo, sia da parte della "P.B. 18" che di altre unità della Stazione, ovvero anche grazie all'opera di un palombaro della Regia Marina. Fu anche ritrovato il "topo", nei pressi dell'isola di San Giorgio, così come il berretto dello stesso Belloni, nei pressi del mulino Stucky, ma dalla povera guardia ancora nessuna traccia.

Il cadavere del povero finanziere mare fu, per fortuna, ripescato in Laguna all'alba del 15 settembre, scoperto da un guardiano del piroscampo "Veniero" ormeggiato alla banchina di S. Basegio, che lo aveva visto galleggiare nello specchio d'acqua prospiciente il Cotonificio Veneziano. Il giorno seguente si tennero i solenni funerali della povera vittima del dovere, al termine dei quali la salma avrebbe raggiunto la città di Spezia, ove il Belloni era nato il 17 gennaio del 1908.

Come giustamente osservava il Colonnello Domenico Olivo, in un suo articolo dedicato all'importanza avuta dal servizio di vigilanza marittima svolto dalla Guardia di Finanza: *<<Come compie la vigilanza da terra lo abbiamo accennato, ed è spesso ripetuto nelle soventi occasioni in cui il Finanziere dimostra il suo valore o sparge il suo sangue; come lo compie da mare, cioè sull'elemento infido per eccellenza, diciamo brevemente ora. E diciamo anche come questo logorante servizio abbia troppo spesso i suoi gravi pericoli e non di rado riecheggia le sue vittime!>><sup>184</sup>.*

---

<sup>183</sup> *Ibidem*.

<sup>184</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Il Servizio di vigilanza marittima*, in <<Il Finanziere>>, n. 44 del 3 novembre 1930, pag. 1.

Dallo stesso articolo cogliamo che, nello stesso frangente storico il compito delle Stazioni Naviglio era quello di: <<...provvedere alla gestione del materiale di una o più Legioni; di dirigere il servizio della Squadriglia Naviglio della propria sede e di sorvegliare sulla capacità tecnica del personale specialista di coperta (abilitati al Comando e Marinai padroni) imbarcati sulle unità della propria Legione>>, mentre le Squadriglie Naviglio vengono giustamente definite <<...veri organi di esecuzione del servizio>><sup>185</sup>.

Nel riprendere la cronologia, ricordiamo che il 1° marzo 1931 raggiunse la Giudecca il nuovo Comandante della “Stazione”, Tenente Orlando Galante, già a Capo della Tenenza di Pola<sup>186</sup>. A lui spettò il compito di organizzare un evento sportivo di straordinaria importanza, anche se “mutuato” dalle esperienze maturate a Pola presso la gloriosa Scuola Nautica del Corpo, nel frattempo istituita nel 1926. Stiamo parlando delle c.d. “Gare Nautiche”, la prima edizione delle quali si tenne nel luglio dello stesso 1931, per poi perpetuarsi sino allo scoppio della 2<sup>a</sup> guerra mondiale.

Così come ricordò la rivista “Il Finanziere”: <<A cura del Comando della locale Stazione Naviglio, in accordo col Comando della Tenenza Porto, si sono svolte, tra i militari della locale Squadriglia Naviglio e quelli della Brigata Porto in sede, varie gare nautiche. Teatro delle gare è stato il magnifico specchio d’acqua prospiciente la Stazione Naviglio. Alle ore 8, con mare calmissimo, e corrente quasi ferma, si sono iniziate le attese gare e, poiché i partecipanti erano molti (circa 40) è stato necessario far correre prima le batterie>><sup>187</sup>.

---

<sup>185</sup> *Ibidem*.

<sup>186</sup> Cfr. <<Bollettino Ufficiale del Personale della R. Guardia di Finanza>>, Disp. 1<sup>a</sup>, gennaio-febbraio 1931, pag. 14.

<sup>187</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Da Venezia. Gare nautiche*, in <<Il Finanziere>>, n. 28 del 13 luglio 1931, pag. 3.

Il lungo articolo prosegue con la descrizione delle singole gare e delle graduatorie finali, concludendo poi così: <<Alle gare ha assistito molto pubblico attratto dallo spettacolo veramente eccezionale, e le varie fasi della gara sono state seguite con vivo interesse. I vincitori infine sono stati applauditi freneticamente. Ultimate le gare è stato cantati l'Inno del Finanziere, e sono stati gridati degli entusiastici Alalà per S. M. il Re, il Duce e il nostro Corpo>><sup>188</sup>.

La felice situazione logistica che si riscontrava nella caserma della Giudecca (lo ricordiamo, trattasi sempre dell'odierna caserma "Tommaso Mocenigo") fece sì che in molte circostanze, e proprio a partire da quei primi anni '30, quel luogo fosse prescelto, da parte dello stesso Comando di Legione, per l'organizzazione di cerimonie ed eventi vari, sia militari che religiosi. È il caso di quanto riferisce "Il Finanziere" dell'aprile 1932, riguardo alle cerimonie pasquali.

<<Bella, commovente ed austera, nella sua semplicità, la cerimonia svoltasi presso la Stazione Naviglio di Venezia, a somiglianza di quanto si pratica presso la Scuola Nautica di Pola, con la presenza di tutta la gente disponibile; con gli onori militari resi da un picchetto armato. Il campanone di S. Marco fa sentire la sua voce solenne che scende dall'alto e si spande nell'aria azzurra e nella palpitante laguna: Cristo è risorto; sul legno della sua croce gloriosa ha ormai redento l'umanità

Da tutte le navi improvvisamente erompono i gridi lunghi, rombanti delle sirene, e nubi, di candido vapore, quasi incenso da turboli, salgono alte al cielo. Un colpo di fischiotto e tutti i presenti si scoprono e s'irrigidiscono sull'attenti. "Presentat-arm", "Alzabandiera", i due comandi si fondono e la nostra bandiera, illuminata dal sole, lentamente, nella sua maestosità, sale al picco,

---

<sup>188</sup> *Ibidem*.

*accompagnata dai nostri sguardi che rivelano la commozione profonda del nostro animo, il ritmo accelerato dei nostri cuori>><sup>189</sup>.*

Fra le novità verificatesi nel corso del 1933 troviamo l'assunzione del Comando della "Stazione Naviglio" da parte del Tenente Francesco Damanti, il quale l'avrebbe retta per circa quattro anni<sup>190</sup>.

Una particolare incombenza sarebbe "piombata" su di lui e, soprattutto, sulle Fiamme Gialle di mare della "Stazione" della Giudecca verso la metà di giugno del 1934, dovendo rinforzare il dispositivo di vigilanza in Laguna, in occasione della visita di Stato – la prima – che Adolf Hitler, che appena l'anno prima aveva "preso il potere" in Germania, fece in Italia. Il dittatore fu presente a Venezia dal 14 al 16 giugno, avendo finalmente la possibilità di incontrare il suo beniamino, Benito Mussolini.

I Finanziari di stanza a Venezia, sia quelli operanti a terra che in mare, furono adibiti ai servizi di ordine pubblico e di tutela delle varie personalità, mentre alcune motovedette delle stesse Fiamme Gialle del mare furono utilizzate per il trasporto delle autorità.

La storica visita, come è facile intuire. Dovette essere molto impegnativa per tutto l'apparato di Polizia impegnato nel tutelare le diverse autorità intervenute, non ultimo lo stesso Mussolini, il quale ne aveva tratto spunto anche per altri eventi e circostanze.

Come ricorda lo stesso giornale dei Finanziari: *<<Prima di lasciare la città, ove si è svolto lo storico convegno col Cancelliere Tedesco, S. E. il Capo del Governo ha voluto visitare anche il cacciatorpediniere "Sauro", salendovi a bordo*

---

<sup>189</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia, la mattina di Pasqua*, in <<Il Finanziere>>, n. 14 del 4 aprile 1932, pag. 3.

<sup>190</sup> Cfr. *"Quadro di Distribuzione dei Comandi della R. Guardia di Finanza al 1° luglio 1933"*, in Rivista <<Il Finanziere>>, luglio 1933.

*e passandovi in rivista dapprima gli ufficiali della nave e poi quelli di altre dodici unità, che si trovavano ancorate nel bacino di S. Marco>><sup>191</sup>.*

Il 26 febbraio del 1935 le Fiamme Gialle del mare di stanza a Venezia dovettero “piangere” una nuova vittima del dovere, la Guardia “mare” Giuseppe Agostino, nato a Gallina (Reggio Calabria) il 27 ottobre 1908, disperso durante il naufragio di un “moto topo” carico di 12 barili di nafta, il quale, partito dallo stabilimento “A.G.I.P.” di Marghera, attraversando il Canale Vittorio Emanuele, era destinato alla Dogana della Salute, con a bordo due uomini di equipaggio e lo stesso finanziere, comandato di scorta<sup>192</sup>.

*Come ci ricorda “Il Finanziere”: <<Lo stesso sig. Colonnello, Comandante della Legione, rientrato subito da Bologna, ove trovavasi per ragioni di servizio, diresse personalmente con i mezzi del Naviglio, tutto il giorno 27 e la mattina del 28, le ricerche nella laguna, ancora agitata, senza risultato.*

*Le esplorazioni furono continuate anche i seguenti giorni finché il 7 marzo u.s. da alcuni pescatori fu rinvenuto il corpo del bracciante Pietro Doria ed il successivo giorno, da quello del motorista Manlio Giorgetti, componenti l’equipaggio del “moto-topo” naufragato. Ma nessuna traccia della salma dell’Agostino, nonostante le più attente ricerche>><sup>193</sup>.*

Una novità della quale non avevamo ancora fatto cenno ci porta indietro di un anno, allorquando, fra gli avvenimenti “memorabili” riguardo alla Storia del Corpo che si registrarono nel 1934 si annovera la decisione di S.S. Papa Pio XI, il quale, su richiesta dell’Ordinario militare per l’Italia, Mons. Angelo Bartolomasi, con una sua Bolla, proclamò San Matteo Santo Patrono della Guardia di

---

<sup>191</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 26 del 25 maggio 1934, pag. 2.

<sup>192</sup> Cfr. Museo Storico della Guardia di Finanza, Schedario Caduti in Servizio, lett. A.

<sup>193</sup> Cfr. Corrispondenza *Il nostro martirologio*, in <<Il Finanziere>>, n. 12 del 25 marzo 1935, pag. 4.

Finanza<sup>194</sup>. A testimoniare l'evento vi è l'originale del breve pontificio del 10 aprile (conservato presso il Museo del Corpo) firmato dal Cardinale Eugenio Pacelli (futuro Papa Pio XII).

Il 21 settembre di quello stesso anno varie furono le cerimonie organizzate in tutt'Italia, Veneto compreso. Ciò avverrà anche a Venezia, il cui Comando di Legione, d'intesa con la Chiesa locale, celebrò l'evento nella propria Caserma, coinvolgendo sia le autorità ivi stanziate, i colleghi dell'Associazione Finanziari in Congedo, così come i loro stessi familiari.

Ma, come è stato già ricordato, la situazione logistica della caserma che ospitava la Stazione Naviglio non lasciava dubbi sul da farsi, ovviamente per l'edizione 1935.

Il 21 settembre di quell'anno, infatti, e per gli anni a venire, la solenne cerimonia in onore del Santo Patrono si svolse proprio nell'attuale "*Caserma Tommaso Mocenigo*", alla Giudecca, la stessa ove il precedente giorno 17 si erano tenute le ormai tradizionali "gare nautiche", alla presenza di numerose autorità civili e militari, con in testa lo stesso Comandante della 2<sup>a</sup> Zona R. Guardia di Finanza, Generale Giovanni Cremona. A celebrare il rito fu lo stesso Cappellano della Legione, Mons. Puggiotto.

Sul fronte strettamente operativo aggiungiamo, invece, che nel 1936 fu emanato il Regio decreto-legge 18 giugno, n. 1853, concernente "Norme relative alla Polizia della Laguna Veneta", un complesso di regole le quali, nel prevedere che: (Art. 3) <<*La navigazione nella laguna di Venezia è sottoposta alla giurisdizione del Magistrato delle acque*>>, stabilì soprattutto che: <<*In detti canali e zone la navigazione va regolata dalle norme vigenti in materia di polizia*

---

<sup>194</sup> Tale privilegio è stato riconosciuto, anni dopo, anche ad altri Corpi di Finanziari europei, quali la *Guardia Fiscal* del Portogallo.

*marittima e portuale, e, nella rimanente laguna, da quelle che disciplinano la navigazione interna>>.*

La nuova disposizione, ampiamente pubblicizzata da *“Il Finanziere”* coinvolse appieno le Fiamme Gialle del mare, le quali, avendo a disposizione una cospicua flotta già di suo provvedeva al servizio di vigilanza diuturno della vastissima Laguna<sup>195</sup>.

Il 1° maggio del 1937, in sostituzione del Tenente Damanti, destinato al Comando del Nucleo di P.T.I. di Gorizia, giunse in laguna il Tenente Giuseppe Pollo, un prode ufficiale nativo di Torre del Greco (NA), entrato nella Guardia di Finanza nel 1935, dopo aver trascorso alcuni anni nella Regia Marina, il quale terrà le redini del glorioso reparto per diversi anni. Di lui tratteremo con dovizia di particolari nelle prossime pagine, allorquando affronteremo il dramma conseguente l’armistizio del settembre 1943.

In quel frangente storico (1937) la situazione organica e logistica della Stazione Naviglio e della Squadriglia di Venezia era la seguente, così come tratta da uno Schedario Matricola conservato presso il Museo Storico del Corpo.

Presso la Stazione erano in forza bel 12 uomini del “Personale di riserva”, fra sottufficiali, appuntati e guardie “mare”. Tre militai erano addetti, invece, allo “Scalo” della Giudecca, mentre altri tre al “Magazzino”.

Il Maresciallo capo Giasone Venturini era a capo delle Officine, le quali contavano, come si è già ricordato, su personale civile, 22 persone, distinte fra calderai, carpentieri in ferro e legno, motoristi, fabbri ed elettricisti. Mentre i Dragamine erano affidati al comando della Stazione, dalla Squadriglia Navale veneziana, retta – sempre nel 1937 – dal Maresciallo Capo Oronzo Fuso, dipendevano le seguenti unità.

---

<sup>195</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *Polizia della Laguna Veneta*, in <<Il Finanziere>>, n. 43 del 2 novembre 1936, pag. 4.

Barche a motore (d'ora in poi B.M.) 13 (quattro uomini al comando del Sotto Brigadiere Giovanni Levati), "B.M. 14" (tre uomini al comando di un Sottufficiale non citato), Moto Lancia (d'ora in poi M.L.) 3 (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Eugenio Cutroneo), "M.L. 9" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Gennaro Mazza), "M.L. 10" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Nazzareno Romeo), "M.L. 12" (due uomini al comando dell'Appuntato Giacomo Zardo).

Ed ancora "M.L. 25" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Paolo Riccardi), "M.L. 26" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Nicola Snaiderbaur), "M.L. 27" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Gabriele Calise), "M. L. 32" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Saverio Maresciulo), "M. L. 38" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Stefano Suraci), "M.L. 39" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Aldo Fiorini), "M.L. 46" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Paolo Corlianò), "M.L. 51" (due uomini al comando del Brigadiere Matteo Ercolino), "M. L. 52" (due uomini al comando del Sotto Brigadiere Gaspare Alagna).

Completavano, infine, la dotazione della Squadriglia i Moto Topi (M.T.) 1, 2, 3 e 5. Dalla Squadriglia della Brigata di Marghera, istituita nel frattempo, dipendano, infine, i M.T. 3 e 4, con un equipaggio di due uomini, fra Appuntati e Guardie.

La Stazione Naviglio della Giudecca non fu solo ed esclusivamente una base operativa per le sole Fiamme Gialle, volendo parlare in termini esclusivamente professionali. Al di là delle attività sportive che vi si organizzavano, spesso anche a livello "interforze", essa fu spesso anche mèta di visite e cerimonie, come nel caso della visita che, nel marzo del 1938, vi eseguirono i Marinaretti della G.I.L. ("Gioventù Italiana del Littorio"), una delle tante organizzazioni giovanili volute dal regime fascista in quegli anni.

Di essa vi è un'ampia cronaca sulla rivista *"Il Finanziere"*, dalla quale apprendiamo che essa fu compiuta dai membri della G.I.L. della Coorte "Angelo Emo", accompagnati dai loro ufficiali, che con tale gesto avevano voluto ricambiare la visita che a loro volta avevano effettuato le stesse Fiamme Gialle del mare presso la loro sede.

Presso la spaziosa Caserma della Giudecca: *<<Furono accolti con squisita cordialità dal Ten. Col. Montella, dal Tenente Pollo, Comandante la Stazione Naviglio, dal Maresciallo Fuso, Comandante la Squadriglia e dagli altri Sottufficiali e militari della Stazione Naviglio>><sup>196</sup>.*

Dopo i convenevoli, i marinaretti della G.I.L. ebbero la libertà di visitare fisicamente la caserma, accompagnati dai Finanziere nei vari locali ove furono mostrate loro le varie attività legate alla manutenzione dei mezzi navali, a bordo dei quali fecero poi salire.

*<<L'entusiasmo dei marinaretti e la cordialità dei militari non avevano limiti, ma il tempo passava e poiché mezzogiorno era suonato bisognava por termine alla manifestazione, il che avvenne dopo alti reciproci "alalà" e dopo il saluto al Re e al Duce, ordinato dal T. Colonnello. Alcuni marinaretti furono tratti alla mensa delle R. Guardie di Finanza, lietissime di aver loro commensali i giovanissimi camerati>><sup>197</sup>.*

Nel giugno del 1940, con l'entrata in guerra dell'Italia, anche la Stazione Naviglio di Venezia con le dipendenti Squadriglie di Venezia, Marghera e Ancona ricevettero l'ordine di mobilitazione. Ciò rispondeva esattamente alle norme contenute nel c.d. "Piano di mobilitazione delle unità e dei servizi del Naviglio

---

<sup>196</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia i Marinaretti della G.I.L. visitano la nostra Stazione Naviglio*, in *<<Il Finanziere>>*, n. 13 del 28 marzo 1938, pag. 5.

<sup>197</sup> *Ibidem*.

della R. Guardia di Finanza”, emanato dal Comando Generale del Corpo il 30 aprile dello stesso anno.

Mentre gli equipaggi degli R. D. (Rimorchiatori Dragamine), le quali erano unità della Regia Marina in “temporanea gestione” alla Guardia di Finanza per i c.d. “servizi d’istituto d’altura” furono posti alle dipendenze dei Comandi periferici di tale Forza Armata, ovviamente per gli impieghi di guerra, impiegati nel pattugliamento dell’Adriatico, i rimanenti natanti furono adibiti, sempre agli ordini della Regia Marina, al servizio di vigilanza e protezione costiera. Esse furono mobilitate alla data del 1° aprile 1940 ed erano, in particolare, le M.L. (moto lance) 25, 26 e 32, le quali verranno restituite al servizio del Corpo solo all’indomani dell’8 settembre 1943.

Come ricorda l’Ammiraglio Fioravanzo: <<*Le unità dislocate a Venezia, del tipo portuale, hanno compiuto – senza alcun episodio di rilievo – servizio di vigilanza e di pilotaggio nell’estuario lagunare*>><sup>198</sup>.

In verità, al di là di quanto asserì il Fioravanzo, ovviamente per la parte relativa all’impiego prettamente di guerra, le Fiamme Gialle del mare svolsero, come era già accaduto durante la “Grande Guerra” un lavoro particolarmente gravoso, dovendo assicurare con le loro moto-lancie e moto-topi la sicurezza della Laguna e delle coste a Nord e a Sud di Venezia, evitando le insidie sia dei deleteri fenomeni del contrabbando di guerra e della borsa nera che dello spionaggio militare, ma anche e soprattutto l’osservanza delle varie disposizioni impartite dalle Autorità marittime e Prefetture in materia di circolazione marittima e sulla pesca in generale.

Non mancarono, anche in tale convulso periodo della nostra storia, nobili gesti d’altruismo, come il salvataggio operato il 9 agosto dello stesso ’40 dal Finziere “mare” Renato Sommonte, il quale: <<*Si lanciava completamente*

---

<sup>198</sup> Cfr. G. Fioravanzo, op. cit., pag. 111.

*vestito, in un canale in soccorso di un bambino che, caduto in acqua, stava per annegare e, raggiuntolo a nuoto, riusciva con generosi sforzi a salvarlo>>*, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile conferitagli da Re Vittorio Emanuele III<sup>199</sup>.

Turni massacranti, svolti spesso in ambienti malsani e umidi non resero certo comoda alla vita dei Finanziari della Giudecca, tanto è vero che uno di loro, il Finanziere “mare” Santo Cardillo, nato a Cannitello (Reggio Calabria) il 18 giugno del 1908, avrebbe perso la vita, il 18 dicembre del 1944 presso l’Ospedale Civile di Venezia, minato da una meningite tubercolare, poi riconosciuto come causa di servizio contratta in guerra<sup>200</sup>.

La silenziosa opera esercitata dai Finanziari di mare veneziani subì, purtroppo, una drammatica mutazione a seguito del noto armistizio. Come ricorda il Fioravanzo: *<<L’8 settembre 1943 erano presenti nella zona soltanto 3 delle 4 motolance dislocate a Venezia, essendo stata una di esse smobilitata alla fine di ottobre 1941. Delle tre, due sono state restituite alla G.F.M subito dopo l’armistizio ed una avrebbe fatto servizio per la Marina di Salò...>>*<sup>201</sup>.

L’Ammiraglio si riferisce, in particolare, alla “M.L. 32”, la quale, dopo aver garantito il servizio di guardia alle ostruzioni, di vigilanza foranea ravvicinata e di pilotaggio, fu poi posta, nel dicembre dello stesso ’43, alle dipendenze del “Comando Gruppo Navi uso locale di Venezia”<sup>202</sup>.

Alla tragedia dell’8 settembre 1943 e ai mesi della durissima occupazione nazi-fascista di Venezia, allorquando anche in Veneto fu esteso il dispositivo

---

<sup>199</sup> Cfr. *Libro d’Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 403.

<sup>200</sup> Cfr. Museo Storico della Guardia di Finanza, Schedario Caduti in Guerra, (1940 – 1945), Servizio, lett. C.

<sup>201</sup> Cfr. G. Fioravanzo, op. cit., pag. 112.

<sup>202</sup> Ivi, pag. 113.

operativo della neonata “Guardia Repubblicana di Finanza”, voluta dalla Repubblica Sociale Italiana in sostituzione della “monarchica” Regia G.di.F, è legata – lo avevamo anticipato prima – la vicenda personale dello stesso Tenente Pollo, il quale già da un anno si trovava al comando interinale della 1<sup>a</sup> Compagnia di Venezia, al Lido, oltre ovviamente che della Stazione Naviglio.

Egli fu uno fra i tanti ufficiali, sottufficiali e finanzieri in servizio a Venezia che dopo l’Armistizio aderirono alla Resistenza. Ci sia consentito ricordarne la straordinaria attività.

Ufficiale di collegamento del C.L.N., unitamente ai suoi uomini delle Brigate del Corpo di Alberoni, Malamocco e S. Nicolò al Lido, alle quali era stata demandata la vigilanza costiera lungo la laguna Veneta, si rese protagonista di una lunga sequela di atti umanitari in favore di quanti rischiavano la cattura da parte delle famigerate SS e degli stessi fascisti.

Memorabile fu il salvataggio da parte della Brigata “Alberoni”, dell’intero equipaggio del “Conte di Savoia”, incendiato in seguito ad un attacco di aerei tedeschi. In tale ottica, il Pollo sottrasse e nascose personalmente militari già catturati dai tedeschi, ebrei e perseguitati politici, in favore dei quali favorì non poche fughe.

Fra le sue prime azioni meritorie, merita menzione l’aiuto prestato in favore del 2° Capo della Regia Marina, Antonio Scotto, il quale, già prigioniero dei tedeschi a bordo del piroscafo “Eridania”, attraccato alla Stazione Marittima di Venezia, era riuscito a fuggire il 19 settembre 1943, lanciandosi nelle acque del porto.

Raggiunto il Lido, proprio grazie al Ten. Pollo, riuscì a scampare al rastrellamento tedesco, rimanendo ospite della Caserma di Finanza (era la sede del Comando di Compagnia, al Lido) fino al 24 settembre successivo, data nella

quale, mediante i documenti falsi procuratigli dallo stesso ufficiale, riuscì ad attraversare il fronte, raggiungendo così Roma.

A questo episodio fecero seguito altri, in relazione alle varie richieste pervenute allo stesso tenente ed ai reparti dallo stesso dipendenti. Per non giurare fedeltà alla Repubblica Sociale Italiana, il Pollo rassegnò le proprie dimissioni, peraltro non accettate dal Comando Generale del Corpo di stanza a Brescia.

Ricorrendo, quindi, ad una convalescenza concessagli dall'Ospedale Militare della Marina, perseverò nel suo atteggiamento, finché non fu collocato in congedo assoluto, così come prevedeva il Decreto legislativo del Duce n. 181 del 4 aprile 1944 ("Norme speciali per la cessazione dal servizio permanente degli ufficiali della guardia di finanza resisi inadempienti dei doveri del grado").

Rimasto a Venezia, continuò a svolgere la sua attività antitedesca, malgrado fosse stato segnalato e sorvegliato dalle "Brigate Nere". La sera del 15 dicembre 1944, bloccato da elementi della X<sup>a</sup> Mas, riuscì miracolosamente a fuggire, grazie all'aiuto del sergente di Marina Marcello Forti, con il quale era in contatto.

Oltre a distinguersi nella propaganda anti nazifascista, organizzò, unitamente al Sotto Brigadiere "mare" Pietro Lindas, un primo nucleo di patrioti con le "Fiamme Gialle", in seno al quale incorporò anche due militari della Regia Marina che non avevano aderito alla Repubblica Sociale Italiana.

E a proposito del citato Sottufficiale, il Generale Luciano Oliva scrisse: <<Nell'isola della Giudecca, si pone in luce per il suo coraggioso comportamento il S. Brig. m. Lindas Pietro, che il Comando partigiano della Piazza di Venezia nominava comandante militare dell'isola>><sup>203</sup>.

---

<sup>203</sup> Cfr. Giuliano Oliva, *La Guardia di Finanza nella Resistenza e nella Guerra di Liberazione*, Edizione Scuola di Polizia Tributaria, Roma, 1985, pagg. 184 e 185.

Con la sua banda partigiana, il Tenente Pollo prese, quindi, parte all'insurrezione di Venezia del 28 aprile 1945, sfilando alla testa degli stessi uomini durante la rivista che si tenne a Riva degli Schiavoni il successivo 5 maggio al cospetto delle autorità alleate.

Come ricordò lo stesso Oliva: <<*Anche i militari della Stazione Naviglio vengono impiegati per recuperare le imbarcazioni della Marina sequestrate dai tedeschi e per respingere il fuoco delle motozattere. Gli stessi finanzieri, per impedire atti di sabotaggio, prendono possesso dei piroscafi "Vulcania" e "Gradisca" e di tutti gli edifici militari della loro zona*>><sup>204</sup>.

Riguardo, invece, al ruolo avuto dal Tenente Pollo in favore degli ebrei, specie dopo il massiccio rastrellamento effettuato nella città lagunare nella notte fra il 5 ed il 6 dicembre 1943 che portò alla cattura di 150 ebrei, vi sono testimonianze sia bibliografiche, che documentali, alcune delle quali individuate nel suo fascicolo personale.

Non solo, ma l'azione del Tenente Pollo è stata anche citata da Turcato e da Zanon Dal Bo nel volume *"Venezia nella Resistenza – Testimonianze"*, edito dal Comune di Venezia nel 1975.

Fra i documenti di un certo interesse vi è innanzitutto una dichiarazione rilasciata il 16 giugno 1944 (probabilmente trattasi di un errore, poiché è più verosimile che sia stato il 1945) dal Commissario Aggiunto della R. Questura di Venezia, il quale, a tal proposito, scrisse di lui: <<*... durante il periodo della dominazione nazi-fascista, veniva spesso nell'Ufficio Politico al quale io ero addetto, chiedendomi informazioni sugli eventuali arresti o deportazioni di ebrei e perseguitati politici allo scopo di venire in aiuto degli stessi*>><sup>205</sup>.

---

<sup>204</sup> Ivi, pag. 185.

<sup>205</sup> Cfr. A.M.S.G.F., "Fondo Matricola", f. lo "Epurativo", Ufficiale "Giuseppe Pollo".

In particolare, poi, il signor Aldo Temin, di origine ebraica, abitante in Venezia, S. Marco, 569, ricorda, in una sua dichiarazione sottoscritta in data 1° febbraio 1946, che il Tenente Pollo, al tempo delle persecuzioni razziali, nascose lui e suo cugino Adolfo Hanau, scampato all'eccidio di Ferrara del 15 novembre 1943 (ove perse il padre ed il fratello), tenendoli nascosti per vari mesi, provvedendo a tenerli informati di tutto quanto poteva essere di loro interesse ed aiutandoli in tutti i modi possibili.

Il Temin concluse la dichiarazione con la seguente frase: <<*Tengo ad esprimere tutta la mia riconoscenza per tutto quanto il tenente Pollo ha fatto per me e per tanti altri miei correligionari*>>.

Dello stesso tenore la dichiarazione della sig.ra Clara Fontanella, abitante al Lido di Venezia, Gran Viale, 22, anch'essa di origine ebraica, la quale, a tal proposito scrive: <<... *ha sempre informato me e mia madre di tutto quanto poteva interessare la nostra posizione. Egli ha accompagnato al sicuro mia madre ogni qualvolta si aveva sentore di pericolo*>>.

Concludiamo questo doveroso "passaggio" dedicato all'eroico Comandante della "Stazione Naviglio" di Venezia ricordando che ad oltre sessant'anni da quei fatti, sulla base di un dossier prodotto dal Museo Storico della Guardia di Finanza e grazie soprattutto alla testimonianza resa dalla Signora Mirella Temin sotto forma di "*Dichiarazione Giurata*", lo Yad Vaschem concesse alla memoria del Tenente Pollo la Medaglia di "*Giusto tra le Nazioni*"<sup>206</sup>, la quale fu consegnata alla vedova dell'ufficiale nel corso di una solenne cerimonia che si tenne a Roma a fine gennaio del 2008.

---

<sup>206</sup> La relazione ufficiale fu stilata dall'allora Tenente Gerardo Severino, Direttore del "Nucleo di Ricerca" istituito, nel 2005, dal Comando Generale del Corpo onde fare piena luce circa il contributo offerto dal Corpo a favore dei profughi ebrei. Le attività del "Nucleo" sono visibili sul sito Internet del Museo ([www.museostoricogdf@gdf.it](mailto:www.museostoricogdf@gdf.it)).

## 6° CAPITOLO

# LA STAZIONE NAVALE DELLA GIUDECCA NEL SECONDO DOPOGUERRA

(1946 – 1959)

Con la fine della guerra ed il ritorno alla democrazia, i Finanziari della Giudecca furono chiamati, ancora una volta, ad assolvere il loro tradizionale ed oscuro compito di sempre: reprimere il contrabbando e tutelare le leggi fiscali dello Stato.

Anche il secondo dopoguerra, così come era avvenuto dopo la fine della “Grande Guerra”, fu caratterizzato, infatti, dalla recrudescenza di tali fenomeni, molto spesso motivati dalla disastrosa situazione finanziaria nella quale versava tutta la regione, la quale, essendo stata colpita dai massicci bombardamenti, dalla distruzione di fabbriche e dalla inagibilità di strade e linee ferroviarie, non vedeva davanti a sé una rapida ricostruzione.

Nel corso dello stesso '46, dunque, con l'avvento della Repubblica Italiana, sorta grazie al Referendum istituzionale tenutosi il 2 di giugno, nella città di Venezia troviamo “ripristinato” il vecchio dispositivo ordinativo operante prima della nascita della Repubblica Sociale Italiana, con il ritorno dei Comandi di Circolo e delle Brigate, reparti che erano stati sostituiti nella terminologia con i “Gruppi” e “Distaccamenti”.

Nel 1946, dunque, la Stazione Naviglio veneziana risulta dipendere direttamente dal Comando di Legione (Ufficio Servizio) e posta in quel contesto

agli ordini del Tenente I.G.S. (lgs. incarichi grado superiore) Salvatore Cervone, al quale spettò l'arduo compito di "ricompattare" il reparto dopo la parentesi della guerra e, quindi, riconvertirlo, come si diceva prima, ai compiti istituzionali del periodo di pace<sup>207</sup>.

Che tali compiti fossero gravosi lo avevamo già raccontato nelle pagine precedenti, ma certamente non è facile immaginare oggi quale possano essere stati i reali sacrifici cui andarono incontro le Fiamme Gialle del mare operanti nella Laguna Veneta in quei primi momenti di "vita Repubblicana".

Potrebbe essere un perfetto indicatore di quei momenti l'articolo che "Il Finanziere" pubblicò in prima pagina in un suo numero dell'aprile del 1948, articolo nel quale, nel ricostruire, in chiave romanzata (priva, quindi, di riferimenti a situazioni e persone), un'operazione di servizio anticontrabbando nel settore del traffico di sigarette, l'ignoto autore pose l'attenzione sui pericoli, disagi e privazioni, ma anche sulle "debolezze umane", rappresentate dalla paura di un giovane Finanziere che non aveva avuto il coraggio di intraprendere quel rischioso servizio, a bordo della "M.B. 4", trovando una scusa per il paterno Comandante di Squadriglia<sup>208</sup>.

Al di là di queste considerazioni, la vita presso la Caserma della Giudecca riprese alacramente ed in breve lasso di tempo sembrò che tutto fosse tornato com'era prima di quell'assurda guerra.

Un momento di grande gioia e coinvolgimento collettivo lo si registrò, poi, nel settembre del 1949, precisamente il giorno 21, allorquando, in occasione della tradizionale Festa per il Santo Patrono del Corpo, San Matteo, presso la

---

<sup>207</sup> Cfr. Distribuzione dei Comandi della R. Guardia di Finanza al 15 maggio 1946, in <<Il Finanziere>>, 1946.

<sup>208</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo L'assente, in <<Il Finanziere>>, n. 13 dell'8 aprile 1948, pag. 1.

Caserma della Giudecca si tenne la solenne Santa Messa. Ma quella fu anche l'occasione per procedere ad un altro importante avvenimento.

Come ci ricorda una corrispondenza pubblicata sulla rivista *"Il Finanziere"*: <<Alla Caserma della Stazione Naviglio è stato assegnato il nome di uno dei più gloriosi Dogi di Venezia: "Tommaso Mocenigo".

*Il Comandante della Stazione Naviglio Capitano Ruggero Salvatore, coadiuvato dai suoi uomini, bella aveva resa la sua Caserma. Il piazzale era tutto un tripudio di bandiere, mentre un piccolo altare da campo servì al Cappellano Don Montanaro per la celebrazione della Santa Messa.*

*Un picchetto rese gli onori mentre il Cappellano procedeva alla benedizione. Dopo il rito religioso il Capitano Ruggiero con felice sintesi, tratteggiò la figura del grande Doge rievocando fatti ed episodi del tempo in cui il Mocenigo resse il Dogato di Venezia>><sup>209</sup>.*

Sul piano prettamente organizzativo e, quindi, ordinativo ricordiamo, poi, che con decorrenza dal 1° agosto 1953 la Stazione Naviglio di Venezia, che mantenne la dipendenza diretta dal Comando di Legione<sup>210</sup>, si arricchì di un nuovo reparto posto alle sue dipendenze: la Squadriglia Naviglio di Chioggia, alla quale furono assegnate le M.L. 32, 37 e 65, nonché i M.T. 8 e 9<sup>211</sup>.

Apparteneva alla Stazione il Finanziere "mare" Vincenzo Picciotto, il quale, il 4 ottobre del 1954 si sarebbe contraddistinto per un atto veramente coraggioso per il quale verrà in seguito premiato con il conferimento di una Medaglia di bronzo al Valor Civile, con la seguente motivazione: <<*Spinto da alto*

---

<sup>209</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo *A Venezia*, in <<Il Finanziere>>, n. 29 del 20 ottobre 1949.

<sup>210</sup> Cfr. Dislocazione dei Comandi della Guardia di Finanza, in <<Nuovo Dizionario dei Comuni e Frazioni di Comune con le Circostrizioni Amministrative>>, 22<sup>a</sup> Edizione, anno 1954, pag. 37.

<sup>211</sup> Cfr. <<Diario Storico della 7<sup>a</sup> Legione Guardia di Finanza. Dalla costituzione al 31 dicembre 1964>>, Venezia, 1965, pag. 38.

*senso di solidarietà umana, seguendo l'esempio di altro animoso, si gettava in un canale per venire in aiuto di due bambini che, casualmente, vi erano caduti, riuscendo a salvarne uno>><sup>212</sup>.*

Un nuovo riordino dei reparti della Legione di Venezia si registrò nel corso del 1955, con effetti a decorrere dal 1° di novembre. Da tale data, infatti, la Stazione Naviglio della Giudecca risulta organizzata sui seguenti Comandi di Squadriglia:

1. Squadriglia Interna Venezia, della categoria "Lagunare";
2. Squadriglia Esterna Venezia, con le Motovedette "Buonocore", "Meattini", "Steri" e "G.336", nonché il Motoscafo d'alto mare "M.A. 4";
3. Squadriglia di Chioggia, della categoria "Lagunare";
4. Squadriglia di Marina di Ravenna, della categoria "Costiera"<sup>213</sup>.

Appena due anni dopo, con decorrenza dal 1° di gennaio 1955 la Stazione Naviglio perse la dipendenza della Squadriglia di Marina di Ravenna, la quale fu sostituita dalla neo costituita Squadriglia Naviglio di Porto Tolle, della categoria "Lagunare". Nel frattempo alla Squadriglia Esterna di Venezia erano state assegnate le seguenti unità, definite "di crociera": "M.V. Cappelletti", "M.V. 18" e "M.V. 23", oltre al già citato "M.A. 4"<sup>214</sup>.

Sul fronte dell'eroismo segnaliamo, invece, il gesto compiuto il 3 luglio, sempre del 1955, dal Finziere "mare" Letterio Feminò il quale, come cita la motivazione della Medaglia d'argento al Valor Civile concessagli dal Capo dello Stato: <<*Con non comune spirito di abnegazione e generoso sprezzo del pericolo,*

---

<sup>212</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pag. 410.

<sup>213</sup> Cfr. <<Diario Storico della 7<sup>a</sup> Legione Guardia di Finanza. Dalla costituzione al 31 dicembre 1964>>, Venezia, 1965, pagg. 44 e 45.

<sup>214</sup> Ivi, pag. 51.

*si tuffava per ben quattro volte in mare, al fine di recare aiuto a due bagnanti ed ai loro soccorritori, che, travolti dalle onde, erano in procinto di annegare. Riuscito, dopo molti sforzi, a condurre in salvo tre dei pericolanti, si indugiava sul luogo della sciagura nel tentativo di salvarne un altro, senza purtroppo riuscirvi, essendo quest'ultimo scomparso tra i flutti>><sup>215</sup>.*

*<<Si lanciava vestito nelle acque della Laguna in soccorso di una donna in procinto di annegare, riuscendo, dopo notevoli sforzi, a trarla in salvo>>.* Questa è, invece, la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile conferita nel '59 al Finziere "mare" Michele Tarulli, della Stazione Naviglio di Venezia, per l'atto eroico da lui compiuto a Pellestrina il 2 dicembre del 1956<sup>216</sup>.

Analogha ricompensa fu conferita (nel 1959) al Finziere "mare" Alberto Cei, il quale, l'11 ottobre del 1957: *<<Si gettava con pronto e generoso impulso nelle acque di un canale per soccorrere un uomo che, in preda ad attacco epilettico, vi era accidentalmente caduto. Sebbene tramortito e ferito, avendo picchiato la testa contro una briccola, riusciva a riprendersi e continuava nel nobile tentativo che gli consentiva di portare in salvo l'infortunato>><sup>217</sup>.*

Non mancarono anche in quegli anni importanti risultati nell'ambito della lotta al contrabbando di t.l.e. (lgs. "tabacchi lavorati esteri"). Il Diario Storico della 7<sup>a</sup> Legione di Venezia ci ricorda, in particolare, il sequestro, operato il 25 marzo del 1958 dalle unità della Stazione Naviglio veneziana, le quali riuscirono a "mettere le mani" su di un peschereccio carico di ben 892 kg. di tabacchi esteri.

---

<sup>215</sup> Cfr. *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965, pagg. 363 e 364.

<sup>216</sup> Ivi., pag. 411.

<sup>217</sup> Ivi, pag. 412.

Analoga operazione si registrò il 24 dicembre dello stesso anno, con la cattura in Laguna di un moto-peschereccio carico di 469,800 kg. di t.l.e.<sup>218</sup>.

Il 1959 è, invece, l'anno in cui il Corpo della Guardia di Finanza si vide riconoscere una delle più importanti riforme ordinarie, quella disposta dalla Legge n. 189 del 23 di aprile dello stesso anno.

In tale ambito e con decorrenza dal 1° maggio la Legione di Venezia fu riordinata, attraverso la c.d. "unificazione dei reparti", ma anche con la sostituzione dei vecchi Comandi di Circolo (operanti nel Corpo sin dal lontanissimo 1862) con i Comandi di Gruppo territoriali.

Invariata risultò, tuttavia, sia la dipendenza che l'organizzazione della "ribattezzata" Stazione Navale (quindi non più "Naviglio") di Venezia, alla cui Squadriglia Navale Esterna fu riconfermata la dotazione di mezzi nautici prima ricordata<sup>219</sup>.

La nuova impostazione conferita dalla Legge 189/1959 alla Legione di Venezia trovò ampia soddisfazione in tutta la componente navale del Corpo, la quale si vide riconoscere la giusta importanza anche sul piano ordinativo, grazie a nuovi poteri e, soprattutto mezzi navali sempre più efficienti e, quindi, al passo con i tempi.

La Stazione Navale veneziana della Giudecca, grazie alla fortunata condizione logistica della "*Caserma Tommaso Mocenigo*" fu, quasi sempre, prescelta onde ospitare le più importanti cerimonie ed eventi pubblici dell'allora 7<sup>a</sup> Legione. Ci si riferisce, in particolare, alle tradizionali Feste del Corpo (5 luglio, sino al 1966 e poi 21 giugno) e a quelle in onore del Santo Patrono delle Fiamme Gialle, l'Apostolo San Matteo.

---

<sup>218</sup> Cfr. <<Diario Storico della 7<sup>a</sup> Legione Guardia di Finanza. Dalla costituzione al 31 dicembre 1964>>, Venezia, 1965, pagg. 138 e 139.

<sup>219</sup> Ivi, pag. 57.

Concludiamo, quindi, il presente capitolo ricordando proprio la Festa del Corpo che si celebrò solennemente alla Giudecca il 5 luglio del 1959. <<Alle ore 10 – come ricorda il Diario Storico del 1964 – alla caserma “Mocenigo” con l’intervento delle maggiori Autorità civili e militari viene celebrata la Messa al Campo alla presenza di una Compagnia di finanzieri in armi, degli ufficiali e dei sottufficiali e dei finanzieri in servizio, nonché una rappresentanza di finanzieri in congedo.

*Al termine il Colonnello Aldo Petrella pronunzia un breve discorso commemorativo e vengono quindi consegnate 2 medaglie di bronzo al valor civile ai finanzieri mare Cei Alberto e Tarulli Michele, e due diplomi di encomio solenne al maresc. Capo Cavalet Angelo ed all’app. Manzotti Ildebrando.*

*La cerimonia si conclude con la sfilata nel canale della Giudecca di unità navali delle Legioni di Venezia, Udine e Bologna, sorvolate dall’elicottero che lascia cadere ramoscelli di alloro>><sup>220</sup>.*

---

<sup>220</sup> Ivi, pag. 70.

## 7° CAPITOLO

# LA DURA LOTTA AL CONTRABBANDO

## E ALLE ALTRE FORME DI ILLECITO

(1960 – 2000)

L'impegno operativo della Stazione Navale della Giudecca non fu certo da meno dopo l'importantissima riforma del '59, tanto che elencare un'incredibile sequela di attività grazie alle quali furono messi a segno numerosi risultati di servizio, soprattutto nell'ambito della lotta al contrabbando marittimo, soprattutto quello dei tabacchi.

Non mancarono, ovviamente, le azioni eroiche.

Un atto di autentica filantropia fu compiuto, nel corso dello stesso 1960 dal Finanziere "mare" Walter Paolo Cherchi, nato a Ponza (Latina) il 14 gennaio 1938, il quale, il 18 di luglio, mentre si trovava imbarcato sulla Motovedetta "Cappelletti", della Squadriglia Esterna di Venezia, nei pressi di Lignano Sabbiadoro (Udine): <<Con generoso slancio si tuffava in soccorso di tre persone in procinto di annegare nelle profonde acque del mare, riuscendo, dopo non lievi sforzi e con l'aiuto di un proprio collega, a trarle in salvo alla riva>>, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile conferitagli dal Presidente della Repubblica.

Il 3 novembre del 1970 il Finanziere "mare" Pietro Tropiano, nato a Monopoli (Bari) il 26 novembre 1948, in servizio presso la Squadriglia Interna di Venezia si rese protagonista di un atto coraggioso, in quanto, come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile concessagli dal Capo dello

Stato: <<Scorto un viaggiatore, che, nell'imprudente tentativo di imbarcarsi su un vaporetto già in moto, era caduto in acqua fra il molo ed il natante, si tuffava, con generoso altruismo e sprezzo del grave rischio, in suo soccorso, riuscendo a trarlo in salvo>>.

Il 1973 fu, purtroppo, un anno molto duro per le Fiamme Gialle del mare operanti a Venezia, in quanto dovettero piangere la scomparsa di un loro commilitone, il Finanziere Alberto Calascione, barbaramente assassinato da un contrabbandiere, come avevamo già anticipato nell'introduzione<sup>221</sup>. Ne approfittiamo per narrarne compiutamente la sua storia.

Il militare operava a Venezia in un contesto storico alquanto delicato, con particolare riferimento alle attività istituzionali della Guardia di Finanza, in primo luogo nell'ambito della repressione del fenomeno del contrabbando doganale marittimo.

Ai primi degli anni '70 – siamo in un contesto storico generale di per sé delicato sul fronte dell'ordine pubblico – anche l'ambiente contrabbandiero veneziano cambiò criteri, impiegando la violenza e le armi, pur di assicurarsi il controllo del traffico di t.l.e. (tabacchi lavorati esteri).

Ricorrendo a metodi sempre più spregiudicati, i nuovi contrabbandieri si trasformarono in banditi senza scrupoli, capeggiati da veri e propri boss, pronti a tutto pur di salvare carichi e mezzi di trasporto.

---

<sup>221</sup>Alberto Calascione era nato a Pozzuoli (Napoli) il 13 novembre del 1948 e si era arruolato nel Corpo l'11 settembre del 1967, nel Contingente di Mare. Promosso al grado di Finanziere "mare" il 20 giugno del 1968, il Calascione fu contestualmente destinato alla 7<sup>a</sup> Legione di Venezia, che a sua volta lo assegnò, il 1° agosto successivo, alla Squadriglia Navale "Esterna", dipendente dalla locale Stazione Navale.

Ne era nata, di conseguenza, una vera e propria “guerra senza quartiere”: guerra che in nei primi mesi del 1973 aveva visto in prima linea sia la Stazione Navale della “Giudecca” che il locale Nucleo di Polizia Tributaria.

Ed era stato proprio nei mesi e nei giorni che precedettero l’agguato mortale al Calascione, che le Fiamme Gialle venete avevano assestato durissimi colpi al contrabbando locale, sequestrando, alle varie organizzazioni che si contendevano la piazza, ingenti carichi di tabacchi, ivi compresi camion, auto e imbarcazioni.

A molte di dette operazioni aveva partecipato lo stesso Calascione, tant’è vero che per un’importante servizio da lui compiuto nell’estate dell’anno precedente aveva ricevuto, da parte del locale Comando di Legione un Encomio Semplice, con la seguente motivazione: <<*Padrone di unità, con alto senso del dovere e spiccata perizia marinaresca, si poneva in tempo di notte all’inseguimento di un natante contrabbandiero, attraverso i canali della Laguna, riuscendo a conseguire il sequestro di kg. 124,040 di T.L.E. di contrabbando. Laguna di Venezia, 19 luglio 1972*>>.

Fra le organizzazioni colpite dalla repressione anti-contrabbando rafforzata dalla Guardia di Finanza in quel frangente vi era stata anche quella di cui facevano parte Ricky (Riccardo) Torta e Giampaolo Colombo, ai quali il 29 maggio, proprio la Squadriglia della Finanza di mare aveva sequestrato il fiammante “Abate”, un potente motoscafo d’altura (un 12 metri modello “Fire”), ovviamente battente bandiera panamense, con il quale i due effettuavano i trasbordi di sigarette.

A quel punto il Torta, di fronte al diniego di restituire il mezzo, da parte del Comandante della Sezione Operativa Navale (Tenente Carmine Scarano), al quale si era spavalidamente rivolto, maturò l’idea di una vendetta personale.

L'azione si concretizzò nella notte del 31 maggio, allorché i due contrabbandieri misero a segno il proprio disegno criminoso.

A farne le spese fu, inizialmente, il motoscafo "M.S.E. 21", in quel momento ormeggiato nei pressi della c.d. "porta d'acqua" della caserma che ospitava il Comando di Legione, a Rio S. Polo, il quale fu dato alle fiamme, apparentemente da "ignoti criminali" (la banda del Torta era composta, infatti, da più elementi), che gli lanciarono contro una bomba *molotov*, dopo averlo cosparso di benzina.

Grazie all'intervento dei Vigili del Fuoco e dei due Finanziari che vi erano imbarcati, l'incendio fu domato, evitando così conseguenze ulteriori sia alla vicina caserma che agli altri mezzi ancorati nei pressi.

La notizia dell'attentato allertò immediatamente l'allora Tenente Scarano, il quale si precipitò verso il Comando di Legione a bordo di un'altra imbarcazione della Stazione Navale, il motoscafo "M.S.E. 5", con un equipaggio costituito dai Finanziari "mare" Vincenzo Di Stefano (29 anni), comandante dell'unità, e il nostro Alberto Calascione (25 anni), "Nocchiere" di bordo, il quale era appena smontato dal proprio turno di servizio di vigilanza in mare.

Dopo aver percorso a gran velocità il Canal Grande, verso le ore 3,30, l'imbarcazione si stava apprestando a superare il ponte dell'Accademia, quando si realizzò in azione delittuosa la follia omicida del Torta, che vi si era appositamente appostato assieme al correo Colombo.

Fu a quel punto che, come ci ricorda il giornale "*Il Finanziere*" del giugno '73: <<La tragedia esplode improvvisa. Una massa enorme, pesante, precipita dal ponte sullo scafo: si vedrà poi che si tratta di una lastra di travertino dal peso di 30 chili. In un attimo ha colpito i militari. L'imbarcazione ondeggia, è senza governo; il tenente Scarano è scaraventato sul fondo, ma è miracolosamente illeso.

*L'ufficiale avverte l'enormità della tragedia prima ancora di averne visto le conseguenze, afferra i comandi del motoscafo e riesce ad impedire che questo si schianti contro la muraglia di pietra. Solo allora il tenente Scarano ha la percezione di quello che è accaduto: sul fondo dello scafo giacciono il finanziere Calascione, in fin di vita, col cranio fracassato, e il finanziere Di Stefano che si lamenta per le gravi ferite riportate.*

*C'è sangue dappertutto, anche sulla divisa dell'ufficiale che riesce a riacquistare il necessario sangue freddo e ad informare via radio la Stazione Navale. Con un volenteroso riesce a trasbordare su un taxi i due finanzieri e ad accompagnarli all'Ospedale. Per Calascione, ormai non c'è più niente da fare. Di Stefano è molto grave, ma si riprenderà abbastanza rapidamente e i medici lo dichiareranno presto fuori pericolo>>.*

La morte drammatica del povero Calascione andava così a contribuire a quel già elevato contributo di sangue che le Fiamme Gialle del mare avevano generosamente offerto (e che offriranno anche in seguito) alla Patria sin dalle lontane origini del Servizio Navale del Corpo (4 giugno 1816), spesso strenui difensori, sia in pace che in guerra, dei confini marittimi, oltre che della sicurezza democratica ed economica dello Stato.

Le indagini giudiziarie, avviate immediatamente dalle stesse Fiamme Gialle veneziane, Tenente Scarano in primis, coadiuvate dagli agenti della locale Squadra Mobile, portarono immediatamente all'identificazione e all'arresto dei due delinquenti, i quali, sopraffatti dalla pesantezza degli indizi a loro carico, finirono per rendere ampia confessione di quello che era effettivamente stato un <<efferato delitto premeditato>>, come confermò il ritrovamento, in casa del Torta stesso, di uno schizzo planimetrico del Ponte dell'Accademia.

Il Torta, condannato in primo grado per omicidio volontario, ma senza premeditazione, alla modesta pena di anni sedici di carcere e a tre anni di casa

di cura, con l'attenuante della seminfermità mentale, si vide aumentare, in Appello, la pena detentiva ad appena 19 anni di carcere. Dieci anni furono, invece, inflitti al Colombo.

Nessuno, in quel momento, ebbe modo evidentemente di riflettere seriamente riguardo alla reale situazione mentale dell'imputato principale, tant'è che ben 43 anni dopo – esattamente nel gennaio del 2016 – lo stesso pregiudicato si macchiò, a Mestre, di un orrendo delitto ai danni di una anziana vicina di casa, peraltro fatta a pezzi con una sega elettrica<sup>222</sup>.

I funerali del povero Finanziere Albero Calascione si tennero in forma solenne il 1° di giugno, in una Venezia mortificata e commossa. Ciò avvenne alla presenza delle più alte cariche istituzionali della Regione, tutte vicine sia agli straziati familiari giunti da Napoli che allo stesso Comandante Generale del Corpo, Generale C.A. Vittorio Emanuele Borsi di Parma. Dopo le esequie, la salma dell'eroico Finanziere, avvolta da quel Tricolore che Egli aveva servito con tanto amore e determinazione, fece ritorno nella sua amata terra d'origine, ove fu sepolta nel cimitero di Poggioreale.

Nel ricordare che la vicenda appena ricostruita accadde al culmine di un escalation di violenze cui era stata oggetto la locale Stazione Navale del Corpo, colpevole – almeno secondo il pensiero criminale dei contrabbandieri – di reprimere oltre misura i traffici illeciti in laguna, osserviamo che il sacrificio del Finanziere Calascione fu ricompensato, da parte del Ministro delle Finanze pro-tempore con il conferimento di un Encomio Solenne “alla memoria”, ricompensa che verrà concessa anche agli altri due componenti l'equipaggio, Tenente Scarano e Finanziere Di Stefano.

---

<sup>222</sup> Cfr. Leopoldo Pietragnoli, *Ricky Torta, l'ex contrabbandiere che uccise un militare della Finanza*, in <<Il Gazzettino>>, sabato, 16 novembre 2016.

Esso riportò la seguente motivazione, dalla lettura della quale è facile comprendere quanto possa essere stata elevata nel Calascione sia la rettitudine morale, sia la generosità che l'attaccamento al dovere, sentimenti, questi, che evidentemente animavano il giovane militare puteolano sino all'epilogo della sua stessa vita: <<*Finanziere di mare nocchiere, già più volte distintosi per capacità e ardimento, rientrava da lunga e faticosa missione notturna anticontrabbando in mare; rinunciava al riposo spettategli e si offriva volontario, benché a conoscenza dell'incombente rischio, per soccorrere un motoscafo del Corpo incendiato volutamente da pericolosi contrabbandieri che avevano minacciato ritorsione per il sequestro del loro natante. Nel corso della missione cadeva vittima di un vile agguato, immolando al dovere la sua giovane vita. Venezia, 31 maggio 1973*>>.

All'eroismo intrinseco del Finanziere Calascione è da aggiungere anche quello "spirito di Corpo", quel non comune amore verso la grande famiglia delle Fiamme Gialle grazie ai quali il giovane – così come riporta un brano dell'appena citato Encomio – pur avendo diritto al riposo, dopo un estenuante turno di notte, non aveva esitato un attimo pur di riprendere il timone del proprio motoscafo.

La Stazione Navale di Venezia, attraverso il vile incendio del motoscafo "M.S.E. 21" era stata offesa e vilipesa, ma anche sfidata per aver fatto, e bene, il proprio dovere a difesa dell'Erario. Alberto Calascione non poteva fare finta di niente, anche per quella che, a sua insaputa, sarebbe stata la sua "ultima missione".

Non solo, ma egli conosceva benissimo – lo ha ricordato il richiamo Encomio – i rischi cui andava incontro, così come sapeva benissimo che quell'offrirsi volontario, molto probabilmente, avrebbe vanificato una piacevole circostanza.

Lo stesso giorno 31 maggio, infatti, il povero e generoso Alberto Calascione avrebbe goduto di un permesso speciale, che il proprio comandante gli aveva

concesso per un buon fine: raggiungere al Sud, esattamente a Secondigliano, la famiglia d'origine, ma soprattutto la fidanzata.

La Guardia di Finanza non dimenticò affatto l'eroe puteolano, tant'è vero che il Comando Generale gli intitolò la caserma del Corpo a San Giovanni a Teduccio (Napoli), mentre la stessa Stazione Navale di Venezia l'avrebbe ricordato ogni anno a venire con una messa di suffragio in occasione dell'anniversario della barbara esecuzione.

Il 31 ottobre del 1978 un'altra azione eroica fu compiuta dal Finziere "mare" Pietro Tropiano, di cui abbiamo già fatto cenno in precedenza per analoga operazione compiuta nel 1970.

In questa circostanza il militare in servizio presso la Stazione della Giudecca: *<<Liberò dal servizio, nonostante le sue precarie condizioni di salute, non esitava a gettarsi, vestito, nelle fredde acque di un canale in soccorso di un bambino in procinto di annegare, riuscendo, dopo non pochi sforzi, a trarlo in salvo a riva>>*, così come cita la motivazione della Medaglia di bronzo al Valor Civile conferitagli dal Capo dello Stato nel 1980.

## 8° CAPITOLO

# LA STAZIONE NAVALE DELLA GIUDECCA OGGI

(2000- 2021)

La riforma ordinativa varata dal Corpo fra il 1999 e il 2000 ha confermato il ruolo di elevata importanza che la Stazione Navale veneziana aveva sin lì avuto, sia nella lotta al contrabbando e ai traffici marittimi, sia alla tutela della sicurezza in mare che dell'ambiente e della stessa natura.

Impossibile sarebbe ricordare tutti gli accadimenti verificatesi in questo ultimo ventennio: un periodo di intensissimo lavoro che le brave Fiamme Gialle del mare, sempre in silenzio e lontane dagli "onori della cronaca", hanno dedicato alla storica missione affidata dall'ordinamento allo stesso Corpo.

Ampliata con uomini e mezzi, sempre più all'avanguardia, onde poter contrastare efficacemente le varie forme di illecito, la Stazione Navale della Guardia di Finanza di Venezia ha sede ufficiale in via Campo Nani, n. 4.

Essa è retta da un Capitano e dipende direttamente dal Reparto Operativo Navale, retto da ufficiale superiore, dipendente dal Comando Regionale Veneto, Comando che ha sede nella stessa storica caserma.

La Stazione, che ha un organico complessivo di 126 uomini (1 ufficiale e 125 fra Ispettori Sovrintendenti, Appuntati e Finanziari), ha alle dipendenze le Sezioni Operative Navali di Caorle, Chioggia e Porto Levante.

Alla “Giudecca” – e ci avviamo a conclusione – si sono svolte non poche cerimonie ed eventi legati al Corpo, prime fra tutte le tradizioni “Feste del Corpo” e del Santo Patrono San Matteo.

Ed è proprio in tale ambito che, il 19 settembre 2019, in prossimità della Festa in onore del Santo Patrono della Guardia di Finanza (che ricordiamo si celebra il 21 di settembre), Mons. Francesco Moraglia, Patriarca di Venezia, coadiuvato dal Cappellano Militare del Comando Regionale della stessa G. di F, Don Flavio Riva, celebrò la Santa Messa solenne presso la corte interna della caserma “Tommaso Mocenigo” sede del Reparto Operativo Aeronavale di Venezia, alla Giudecca.

Alla cerimonia presenziarono il Prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto, il Comandante Interregionale dell’Italia Nord Orientale, Generale di Corpo d’Armata Bruno Buratti, il Comandante Regionale Veneto, Generale di Divisione Giovanni Mainolfi, una delegazione dell’Associazione Nazionale Finanziere d’Italia di Venezia e degli Organi della Rappresentanza Militare, nonché numerosi militari insieme ai propri familiari.

Dopo la Santa Messa, si tenne la toccante cerimonia di intitolazione della corte interna della Caserma alla memoria del Finziere mare Alberto Calascione, di cui abbiamo già trattato nel precedente capitolo.

Ricordiamo, infine, che attualmente la “Caserma Tommaso Mocenigo”, alla Giudecca, è composta da un corpo di fabbrica principale che si sviluppa su due piani, in classico stile veneziano, con androne di ingresso e cortile interno, dal quale si accede a numerosi locali.

Un attiguo corpo di fabbrica dove trovano spazio gli ambienti dedicati alle varie attività logistiche connesse con la manutenzione delle unità navali; un ulteriore corpo di fabbrica destinato a sala televisione, cucina e mensa del personale; un giardino sistemato a prato e numerose alberature, siepi ed aiuole;

cavane per il ricovero delle unità navali, pontili e posti barca delimitati da briccole per l'ormeggio.

*<<Lo scenario di grande suggestione che si offre alla vista di fronte alla storica caserma, denominata "Tommaso Mocenigo" in onore del doge della Serenissima, ne fanno la sede tradizionale sia per la celebrazione della Festa del Corpo il 21 giugno di ogni anno, sia per l'evento conviviale organizzato dalla Guardia di Finanza di Venezia per gli appartenenti al Corpo e le loro famiglie, in occasione della Festa del Redentore il terzo sabato di luglio e del grandioso >><sup>223</sup>.*

---

<sup>223</sup> Cfr. Bruno Buratti (a cura di), *Palazzo Corner Mocenigo a Venezia sede della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Roma, Venezia, 2019, pag. XXXIX.

## BIBLIOGRAFIA

- Amati Amato, *Dizionario Corografico dell'Italia*, Vol. VIII, Parte 1<sup>^</sup>, Francesco Vallardi, Editore, Milano, 1871.
- AA.VV. *La Guardia di Finanza in due secoli di storia italiana*, Editalia, Roma, 1993.
- Bonfanti Sicinio, *La Giudecca nella storia, nell'arte, nella vita*", Libreria Emiliana Editrice, Venezia, 1930.
- AA.VV., *Palazzo Corner Mocenigo a Venezia sede della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Roma, Venezia, 2019.
- Cappelletti Licurgo, *Storia d'Italia Dalla caduta dell'Impero romano d'occidente fino ai giorni Nostri (476-1900)*, Vallardi Editore, anno 1932.
- Climinti Enzo, *Le Marine Militari Preunitarie e la piccola Marineria Doganale*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 2011.
- Comando Generale G. di F., *Il Servizio Navale della Guardia di Finanza*, edizione Ufficio Stampa Comando Generale Guardia di Finanza, Roma, 1992.
- Comando Generale C.P., *La Storia del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera*, Edizione Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Roma, 2015.
- Combatti Bernardo e Gaetano, *Numerazione anagrafica e nomenclatura stradale della città di Venezia*, Tipografia di Pietro Maratovich, Venezia, 1846.
- Comune di Venezia, *Raccolta per ordine cronologico di tutti gli atti, decreti, nomine ecc. del Governo provvisorio di Venezia*, Tomo IV, Andreola Tipografo del Governo Provvisorio, 1848.
- Comune di Venezia, *Relazione della Giunta Municipale Provvisoria di Venezia sul reggimento sostenuto negli ultimi mesi dell'anno 1866, letta nella adunanza*

*del Consiglio Comunale il 31 maggio 1867*, Reale Tipografia di Gio. Cecchini, Venezia, 1867.

Crociani Piero, Ilari Virgilio, Paoletti Ciro, *Storia Militare del Regno Italico (1802 – 1814)*, Vol. I, “*L’Esercito italiano*”, Tomo II, Armi e Corpo dell’Esercito, Ufficio Storico Stato Maggiore dell’Esercito, Roma, 2004.

Dumas Alessandro, *La Mano del Defunto che fa seguito al Conte di Montecristo*, Vol. III, Presso Libreria Di Dante, Milano, 1856.

Fioravanzo Giuseppe, *Fiamme Gialle sul Mare. Storia del naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940 – 1945*, Edizione a cura dell’Ufficio Storico della Marina Militare e del Comando Generale della Guardia di Finanza, Roma, 1955.

Fontana Gianjacopo, *Manuale ad uso del Forestiere in Venezia*, Tip. Giovanni Cecchini, Venezia, 1847.

Garelli Giusto Emanuele, *Il Diritto Amministrativo Italiano*, Tipografia G. Baglione e C., Torino, 1872.

Ginocchietti Angelo, *La guerra sul mare*, Libreria del Littorio, Roma, 1930.

Grandesso Espedita, *I Portale medievali di Venezia*, Edizione Helvetia, Venezia, 1989.

Lanzani Estore, *Saggio di una Pantografia Vicentina, ossia di una descrizione generale della Provincia di Vicenza e particolarmente di ciascun distretto della medesima*, edizione Giuseppe Giuliani di Vicenza stampata da Paolo Lampato Tipografo – Venezia, 1834.

Lega Navale Italiana, *Dizionario Enciclopedico Marinaresco*, Edizioni Mursia, Milano, 1990.

Legione (7<sup>^</sup>) della Guardia di Finanza di Venezia, <<Diario Storico della 7<sup>^</sup> Legione Guardia di Finanza. Dalla costituzione al 31 dicembre 1964>>, Venezia, 1965.

- Luciani Luciano, Severino Gerardo, *Gli aiuti ai profughi ebrei e ai perseguitati. Il ruolo della Guardia di Finanza (1943 – 1945)*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, 1<sup>a</sup> edizione, Roma, 2005.
- Luciani Luciano, Severino Gerardo, *Il Comando Generale della Guardia di Finanza nel primo secolo di attività*, Ente Editoriale della Guardia di Finanza, Roma, 2006.
- Mack Smith Denis, *Storia d'Italia 1861-1969*, Laterza, Bari, 1984.
- Meccariello Pierpaolo, *Finanza di Mare. Dalla Scorsdore ai Pattugliatori*, edizione Editalia, Roma, 1994.
- Meccariello Pierpaolo, *La Guardia di Finanza sul Confine Orientale 1918 – 1954*, Gribaudo Editore, Torino, 1997.
- Meccariello Pierpaolo, *Storia della Guardia di Finanza*, Edizione Editalia, Roma, 2003.
- Ministero della Marina - Ispettorato dei Fari, *L'Opera della R. Marina nel Servizio del Segnalamento delle coste – 1° triennio 1911 – 1914*, Stabilimento Doyen, Torino, 1914.
- Ministero delle Finanze, *Relazioni delle Amministrazioni Finanziarie per l'anno 1882*, Tipografia Eredi Botta, Roma, 1882.
- Ministero delle Finanze - Direzione Generale delle Gabelle, *Istruzione Militare pel Corpo delle Guardie di Finanza*, Stamperia Reale, Roma, 1882.
- Museo Storico della Guardia di Finanza, *Libro d'Oro della Guardia di Finanza*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1965.
- Olivo Domenico, *Lecture per le Guardie di Finanza*, Stabilimento Tipo-Litografico Salvatore Marino, Caserta, 1903.
- Oliva Giuliano, *1774 – 1974. Un contributo alla Storia delle Fiamme Gialle*, edizione Accademia della Guardia di Finanza, Roma, 1979.

- Oliva Giuliano, *La Guardia di Finanza nel Lombardo-Veneto*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 1984.
- Oliva Giuliano, *La Guardia di Finanza nella Resistenza e nella Guerra di Liberazione*, Edizione Scuola di Polizia Tributaria, Roma, 1985.
- Randaccio Carlo, *Le marinerie militari italiane nei tempi moderni (1750 – 1860)*, 2<sup>a</sup> Edizione, Editore Luigi Beuf, Genova, 1870.
- Severino Gerardo, *Una Fiamma Gialla di nome Vittorio G. Rossi*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 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 leggi razziali e la Guardia di Finanza. Il caso del Finanziere di mare Ettore Marco Cesana (1912 – 1994)*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma, 2019.
- Strafforello Gustavo, *La Patria – Geografia dell'Italia*, Unione Tipografico Editrice, Torino, 1898.
- Tassini Giuseppe, *Edifici di Venezia distrutti o volti ad uso diverso da quello a cui furono in origine destinati*, Reale Tipografia G. Cecchini, Venezia, 1885.
- Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *“L'Esercito per il Paese 1861 – 1975”*, Ministero della Difesa – Stato Maggiore Esercito – Roma, anno 1977.
- Vannini Massimo (con contributo di Gerardo Severino), *Sentinelle del mare. Storia delle Fiamme Gialle del mare dalle origini ai giorni nostri*, Gianni Iuculano Editore, Pavia, 2001.
- Zanotto Francesco, *Nuovissima Guida di Venezia e delle isole della Laguna*, Edizione Giovanni Brizeghel, Venezia, 1856.
- Zuccagni Orlandini Attilio, *Corografia fisica, storica e statistica dell'Italia e delle sue isole*, Firenze 1835.

## NOTE DELL'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, che ha frequentato il corso di Archivistica presso l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", è autore di numerosi libri, saggi ed articoli di storia militare, molti dei quali pubblicati dalle principali riviste italiane ed estere. È destinatario di numerosi riconoscimenti, sia nazionali che internazionali, fra i quali il premio "Giglio d'Oro" da parte del Comune di Castellabate, nel 2009, nonché 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 Italiana, concessagli dal Capo dello Stato il 27 dicembre 2013. È "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 numerose Medaglie 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. In tale veste, al Ten. Col. Severino si deve anche il conferimento, a favore del Gonfalone del Comune di Castellabate, della Medaglia di 1<sup>a</sup> Classe (d'Oro) della Croce Rossa Italiana e quella di Bronzo al Merito Civile, per il prezioso contributo che il Comune e la cittadinanza del centro cilentano offrirono ai profughi e agli sfollati fra il 1943 e il 1944. Nel corso del 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.