

GERARDO SEVERINO

DA OLTRE DUE SECOLI ALL'OMBRA
DEL FORTE MICHELANGELO

STORIA DEI FINANZIERI DI MARE
DI CIVITAVECCHIA

(1786 - 2021)

ROMA, 2021

*Alla cara memoria del
Gen. C.A. Enzo Climinti,
Storico delle Fiamme Gialle,
uno dei primi a raccontare
le vicende delle Fiamme Gialle
di Mare Pontificie.*

PREMESSA

L'odierna Guardia di Finanza, Corpo militarmente ordinato e per questo facente parte integrante delle Forze Armate Italiane, fu istituito – a livello nazionale – nel maggio del 1862, con la denominazione di “Corpo delle Guardie Doganali del Regno d'Italia”.

Ciò avvenne mediante l'unificazione delle varie milizie finanziarie esistenti nei precedenti Stati che avevano sin lì composto la nostra Penisola, ovvero – come nel caso dello Stato della Chiesa – che avevano sin lì operato in alcune loro provincie passate provvisoriamente al Regno di Sardegna, allora retto dal Sovrano Vittorio Emanuele.

Pur traendo origine dall'antica “Legione Truppe Leggere” del medesimo Regno Sabauda, istituita nel lontano ottobre del 1774, la Guardia di Finanza non può, quindi, fare a meno di ricordare che tra le sue file militarono, sin dal 1859 (annessione della Toscana), i Finanzieri delle varie regioni e provincie italiane che man mano erano state “affrancate” agli Stati Sardi per effetto di plebisciti popolari, ovvero in seguito alle spedizioni militari avviate da Sud, da parte di Giuseppe Garibaldi e da Nord da parte dell'Esercito piemontese.

Fra questi vi furono anche i membri del Corpo della “Truppa di Finanza Pontificia”, milizia doganale e finanziaria sorta nel lontano 1786, i quali, peraltro, avevano avuto parte attiva nel Risorgimento nazionale, schierandosi, soprattutto nelle Legazioni romagnole, in Umbria e nelle Marche, fra coloro che avevano animato i moti insurrezionali del 1831; la difesa di Bologna contro gli austriaci, nel 1848, ovvero in altri tentativi insurrezionali repressi nel sangue, così come fra gli stenui difensori della Repubblica Romana, nel 1849, ed infine aderendo al tentativo Garibaldino di liberare Roma, nel 1867,

pagando spesso con la loro stessa vita, sia sui patiboli che sui campi di battaglia in senso stretto.

Com'è noto a tutti, dopo i plebisciti polari che nell'aprile del 1860 decretarono il passaggio di Bologna e della Romagna agli Stati Sardi, la sconfitta subita dalle truppe papaline a Castelfidardo, il successivo 18 settembre, in virtù della quale anche l'Umbria e le Marche passarono ai Piemontesi e la fortunata spedizione Garibaldina del maggio/settembre 1860, in virtù della quale fu persa anche Benevento (3 settembre 1860) ed il basso Lazio.

Al Santo Padre Pio IX rimase così la sola città di Roma, oltre alle Delegazioni di Civitavecchia, Viterbo, Velletri e Frosinone, governando così sotto la protezione di Napoleone III, il quale riuscì ad impegnare Vittorio Emanuele II Re d'Italia a rispettarne l'integrità, almeno sino al fatidico 20 settembre 1870.

La proclamazione del Regno d'Italia, concretizzatasi nel marzo del 1861, vide quindi ridimensionare – e di parecchio – lo Stato della Chiesa, i cui confini meridionali s'avvicinarono sempre di più verso Roma, specie dopo la perdita definitiva della piazzaforte di Gaeta da parte della fedelissima Corte di Francesco II di Borbone, Re delle Due Sicilie.

Ciò nonostante il Vaticano disponeva ancora di un proprio territorio, territorio sul quale esercitata tutte le sue normali prerogative: civili, militari, giudiziarie ed amministrative.

L'epilogo del 20 settembre 1870 è noto a tutti, così come – almeno agli addetti ai lavori – è nota la storia della Guardia di Finanza Pontificia, grazie all'opera del Generale Giuliano Oliva¹.

Pur tuttavia è risultata meno conosciuta la storia dei Finanzieri – soprattutto quelli di mare – che prestarono servizio a Civitavecchia, dapprima

¹ Giuliano Oliva, *La Guardia di Finanza Pontificia*, Edizioni Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, 1979.

pontifici ed in seguito italiani, i quali hanno operato ininterrottamente in detta località, sia a tutela delle leggi fiscali, che dello stato di diritto, ma anche per il benessere della collettività e per la difesa politico militare della frontiera marittima di propria competenza.

Con questo modesto lavoro di ricerca abbiamo voluto, quindi, ricostruire le loro vicende storiche, partendo lontano 1786, anno in cui veniva fondata a Roma l'allora Guardia Doganale dello Stato Pontificio, con una propria Marineria, per poi affrontare, a partire dal 1817, il tema dell'istituzione di vere e proprie Stazioni di navi "scorridore"² e "guardacoste"³ presso i porti di Ancona e Civitavecchia, grazie alle quali sarebbe stato posto un freno al dilagante fenomeno del contrabbando marittimo.

Subentrando ai colleghi pontifici, almeno sulla carta, nel settembre del 1870, quindi 150 anni orsono, i Finanzieri di mare italiani continuarono l'opera dei loro predecessori, spesso nel silenzio generale della loro modestia, caratteristica che ne ha sempre accompagnato l'agire operoso.

Eppure, come vedremo nelle pagine che seguiranno, i Finanzieri di mare di Civitavecchia non sono stati secondi a nessuno, rappresentando – allora come oggi - un prezioso punto di riferimento per la popolazione della rinomata città del Lazio, ma soprattutto un valido baluardo a difesa dei principi della democrazia e della libertà, a fronte delle quotidiane sfide che la criminalità mafiosa ed economica pone alla parte sana del nostro Paese.

Roma, 29 settembre 2021

Ten. Col. Gerardo Severino

Direttore Museo Storico Guardia di Finanza

² La "Scorridora" era una imbarcazione del tipo lancione, armata, leggera e veloce, generalmente utilizzata nel Centro-Sud Italia sia per il servizio militare che per quello di Finanza e, quindi, adibita alla vigilanza delle coste.

³ Il "Guardacoste" era una unità navale di piccolo tonnellaggio destinata a compiti di pattugliamento costiero negli spazi marittimi di pertinenza di uno Stato, non adatta però a missioni prolungate a largo raggio. Anch'esso generalmente era in dotazione a Corpi di Polizia o Doganali.

1^ PARTE

PARTE

LE ORIGINI E L'EVOLUZIONE
STORICA DEL CORPO

1° CAPITOLO

CIVITAVECCHIA E LA MARINA DOGANALE PONTIFICIA

(1786 – 1816)

Prima di affrontare il tema imposto dal capitolo, ci sembra quanto meno opportuno soffermarci sulle origini del termine “*Guardia di Finanza*” pontificia, di cui s’è fatto brevemente cenno in premessa.

Ebbene, con il titolo di “*Guardia di Finanza*”, ovvero inizialmente solo gergalmente di “*Truppa di Finanza Pontificia*”, fu ribattezzato, nel 1827, il primitivo Corpo della “*Truppa o Guardia Doganale*” dello Stato Romano.

Quest’ultimo era stato istituito con un apposito editto in data 30 aprile 1786 del Cardinale Fabrizio Ruffo, allora Tesoriere Generale e Commissario delle Armi dello Stato Pontificio, lo stesso uomo di stato che aveva imposto le gabelle alle Dogane di confine dello Stato della Chiesa.

In realtà, già prima di tale data, negli Stati del Papa, comprese le Legazioni romagnole, operavano dei doganieri, sebbene limitati ad un organico puramente simbolico, appena 23 uomini, scarsamente equipaggiati e male armati, peraltro nemmeno soggetti alla disciplina militare⁴.

Il Cardinale Ruffo, che di lì a qualche anno, per delega del sovrano Borbonico, avrebbe violentemente riconquistato il Regno di Napoli al comando delle Truppe della Sante Fede, sottraendolo ai giacobini locale ed ai francesi, nel militarizzare i doganieri ne elevò l’organico, portandolo a 65 capi e 340

⁴ Virgilio Ilari, Ciro Paoletti, Piero Crociani, *Bella Italia Militar – Eserciti e Marine nell’Italia pre-napoleonica*, Edizione Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito – Roma, 2000, pagg. 238 e 289.

soldati (detti anche “*guardie di finanza*”), istituendo altresì una prima rudimentale “*Marina di Dogana*” – da non confondere con il più moderno concetto di “Stazione Naviglio” – di fatto composta solo da quattro feluche battispiaggia a vela latina e a sei remi (la “*SS. Pietro e Paolo*”, la “*S. Andrea*”, la “*S. Gennaro*” e la “*S. Antonio*”), con le quali assicurare, sia nel Tirreno che nell’Adriatico, la vigilanza costiera anticontrabbando, mediante il c.d. “servizio di crociera”.

Le stesse furono “armate” a Castellammare di Stabia (Napoli), nei cantieri navali gestiti dal fratello dello stesso Cardinale Ruffo, il Commendatore Francesco Ruffo, con equipaggi di marinai calabresi. Più esattamente erano: <<*Armata di 4 tromboncini, 7 soldati e 4 marinai, erano al comando degli alferi Giuseppe Bartolo e Gennaro Nocella e costavano 4.200 scudi*>>⁵.

Di tale modestissima flotta, ad onor del vero, se ne sa veramente poco, così come non è molto chiara l’ubicazione dei porti ove ne fu disposta l’abituale dimora, anche se è verosimile ritenere che per il Tirreno quasi certamente i porti interessati furono quelli di Civitavecchia e Anzio.

Quello di Civitavecchia era, ovviamente, quello più importante, e sotto vari punti di vista, ma certamente non il più frequentato da parte delle Società mercantili.

Nel corso dell’anno 1789, tanto per far ricorso alla statistica, vi risultano esservi entrati ben 1.517 navi, delle quali però soltanto 37 di grosso tonnellaggio, fattore questo che lascia capire che il “porto di Roma” non veniva ancora considerato meta preferita per quelle merci destinate alla Città Eterna, stante anche l’oggettiva difficoltà rappresentata dal fatto che il Tevere non permetteva ancora la risalita proprio alle grosse navi.

In verità, di lì a qualche anno, il “porto di Roma” avrebbe fatto i conti con la storia, divenendo centro vitale delle operazioni marittime della Marineria di Francia.

⁵ Ivi, pag. 238.

La storia ci ricorda, infatti, che l'ascesa di Napoleone Bonaparte nello scenario europeo ebbe ripercussioni anche nello Stato Pontificio, tanto che il Sommo Pontefice Pio VI verrà ben presto costretto, con la pace di Tolentino, a lasciare a disposizione dei francesi anche il porto di Civitavecchia. La situazione peggiorò ulteriormente nel dicembre del 1797, con l'assassinio del Generale Duphot, avvenuto a Roma. Il fatto scatenò l'ira dei napoleonici, i quali sbarcarono in forze a Civitavecchia tra l'11 e il 12 febbraio del 1798, proclamandovi la Repubblica appena tre giorni dopo.

La città di Civitavecchia ed il suo storico Circondario entrarono così a far parte del V° Cantone del Dipartimento del Cimino, che però ebbe come Capoluogo la città di Viterbo.

La città tirrenica rimase, anche sotto i francesi, centro vitale di ogni esperienza e attività marittima. Si pensi che allorquando Napoleone organizzò la spedizione militare in Egitto, Civitavecchia divenne "centro di mobilitazione", nel quale furono raccolte ed imbarcate le Divisioni destinate ad operare Oltremare.

Il poderoso convoglio partirà proprio da Civitavecchia il 26 maggio, portandosi dietro, oltre alla Squadra Navale pontificia di stanza a Civitavecchia, che nel frattempo era stata requisita, anche la piccola Marineria Doganale, entrambi quasi del tutto distrutte nel corso della successiva battaglia navale di Abukir.

Alla notizia della disfatta, gli avversari di Napoleone tentarono di cacciare i francesi da Roma. Ciò costrinse i francesi a lasciare Civitavecchia il 26 novembre del 1798, concentrando le proprie truppe a Velletri contro i Napoletani che, nel frattempo, stavano risalendo da sud. Di lì a qualche giorno, gli stessi Napoletani entrarono a Civitavecchia, festosamente accolti da quella cittadinanza.

Allorquando, era il 12 dicembre 1798, Roma risultò nuovamente nelle mani dei francesi, i Napoletani decisero di lasciare Civitavecchia il giorno 15. Nel gennaio seguente, mentre i francesi avanzavano verso di lei, la città si sollevò e vi proclamò la Repubblica indipendente.

Civitavecchia verrà poi posta d'assedio dagli stressi occupanti, e con l'aiuto dei volontari repubblicani romani, desiderosi di impadronirsi di

quell'importantissimo porto, nel corso del mese di febbraio. Le truppe del Generale Merlin non esitò a bombardarla, costringendola alla resa il successivo 4 marzo 1799.

Seguiranno alterne vicende, a seconda dei successi militari che nel corso degli anni seguenti faranno registrare o meno le truppe napoleoniche.

In tale ottica si registra il noto Concordato del 1802, con il quale Napoleone donò due brick da guerra (in realtà erano già appartenuti alla Marina da Guerra pontificia), i quali, che ribattezzati "S. Pietro" e "S. Paolo", ripresero a controllare le coste tirreniche.

Ma Napoleone non si diede per vinto.

Nel luglio del 1807, si impossessò di nuovo di Civitavecchia con una forza di tremila uomini. Due anni dopo, nel 1809, riuscì a detronizzare Pio VII, ponendo così nuovamente fine al potere temporale dei Papi. Nel nuovo ordinamento francese, la città di Civitavecchia formò un Cantone con Tolfa, Rota, Allumiere, La Bianca, il quale entrò a far parte del Dipartimento del Tevere, Circondario di Viterbo.

La disfatta francese in Russia determinò il definitivo crollo napoleonico, tanto che a febbraio del 1814 le truppe francesi lasciarono Civitavecchia, ove di lì a poco sopraggiunsero le truppe napoletane fedeli al Papa. La Restaurazione subentrerà di qualche mese. Pio VII farà, infatti, rientro a Roma il 24 di maggio, accolto da una folla festante di sudditi e di fedeli.

Sia al tempo delle occupazioni francesi che negli anni in cui Civitavecchia ritornò ai Papi, la presenza delle scordore e dei guardacoste di Dogana in città fu considerata questione molto importante, anche in ambito tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, anche in relazione alla presenza in Darsena del noto "bagno penale", dal quale, di tanto in tanto, venivano tentate delle fughe⁶.

Facciamo un passo indietro per ricordare che nel 1791, tanto per fare un esempio, si verificarono ben due tentativi di rivolta dei galeotti, si sospetta

⁶ Il luogo di detenzione era, a quei tempi, ubicato all'interno della vecchia Darsena, fatte costruire dal Papa Pio VI nei pressi di un anfiteatro romano.

fomentati da elementi liberali. Il ruolo della Marina di Dogana è dunque molteplice, anche in relazione alla circostanza secondo la quale, ancora nel 1793, la Squadra Navale della Marina pontificia risulta composta da appena tre galere; due galere di scarto; due guardacoste; quattro lancioni; otto barche cannoniere ed una barca “fornella”.

Negli anni seguenti, così come ricorda l’Oliva, furono costruiti altri battelli guardacoste, ma a seguito dell’invasione francese e della nascita della prima Repubblica Romana, nel 1798, le stesse furono “requisite” e, quindi, trasferite da Civitavecchia a Tolone. Alcune di esse prenderanno anche parte alla nota spedizione napoleonica in Egitto, di cui s’è fatto cenno prima⁷.

Analoga situazione si verificò dopo il 1805, con la seconda occupazione francese e, nel 1808, con la proclamazione della caduta del potere temporale dei Papi, allorquando negli ex Stati Papalini fu istituito il Corpo dei “*Prèposes des Douanes*” (Corpo dei Preposti Doganali) di tipo francese.

In quel contesto storico la città di Roma fu sede di una Direzione Generale delle Dogane, comprendente tutto il <<*littorale*” degli Stati Romani, e quasi tutta la frontiera del Dipartimento di Roma dalla parte del Regno di Napoli. Dividesi in quattro Inspezioni, o sotto-inspezioni i di cui capi-luoghi sono Terracina, Roma e Civitavecchia; in sei Principalità, ed in altrettanti Contróles stabiliti a Veroli, Frosinone, Terracina, Porto d’Anzo, Roma, Civitavecchia e Corneto, ed in dieci Luogotenenze di ordine, ciascuna delle quali comanda a 50, o 60 uomini>>⁸

La bellissima Civitavecchia fu, quindi, sede di una Sotto Ispezione della Direzione delle Dogane, dipendente dalla citata Ispezione Principale di Roma,

⁷ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 75.

⁸ Cfr. Giovanni Battista Martinet, *Annuario Politico, Statistico, Topografico e Commerciale del Dipartimento di Roma per l’anno 1812, compilato per ordine del Signor Baron De Tournon, Prefetto del Dipartimento*, Edizione Paolo Salviucci & Figlio, Roma, 1811, pag. 250.

la quale sarebbe stata competente per il: <<...serviggio della sua residenza, e quello del Littorale da Palo inclusivamente fino alla Pescia>>⁹.

Da essa dipendevano i vari uffici doganali e/o finanziari, quali la *Ricevitoria Principale delle Dogane*, alla quale spettava l'incasso dei <<Diritti ed il rilascio delle spedizioni che vi hanno rapporto>>, il *Contrôleur alle visite*, che curava la <<Soprintendenza speciale delle verificazioni>>, il *Contrôleur ai magazzini*, incaricato della tenuta dei registri relativi allo stato delle merci nei magazzini di residenza, il *Commesso principale alla navigazione*, che aveva il compito di ricevere le dichiarazioni di mare dei Capitani e liquidare i Diritti di navigazione ed, infine, il *Contrôleur alle Brigate*, al quale spettava il comando degli 80 – 100 Preposti Doganali <<...di cui dirige le operazioni sotto gli ordini degl'Ispettori, e sottoispettori>>¹⁰.

Dal *Contrôleur alle Brigate* di Civitavecchia dipendevano, infine, le Luogotenenze di Civitavecchia e di Palo, a loro volta articolate in varie Brigate.

Dal citato Annuario relativo al 1812 apprendiamo che in quel frangente storico il Direttore Generale delle Dogane romane era Francesco Luigi Augusto Ferrier, dal quale dipendeva l'Ispectore principale, Stefano Turc, che sovrintendeva <<...a tutto il littorale degli Stati Romani, dalla Pescia alla Torre di Fogliano>>¹¹.

Armando De S. Cricq era, invece, il Sotto Ispectore operante in Civitavecchia, dal quale dipendevano direttamente: Federico Choron, Ricevitore principale delle Dogane; Giovan Battista Peytavin, *Contrôleur alle Visite*; Giuseppe Mazzetti, *Contrôleur ai Magazzini*; Ilario Loys, *Commesso principale alla navigazione* e l'ufficiale Pietro Germano Aubin, *Contrôleur alle Brigate*, con sede operativa nella stessa città.

⁹ Ivi, pag. 251.

¹⁰ Ivi, pag. 253.

¹¹ Ivi, pag. 250.

I Luogotenenti Gindre e Francesco Gazelli erano, infine, i Comandanti rispettivamente della Luogotenenza principale di Civitavecchia e di quella d'Ordine di Palo.

Nel 1813 la linea gerarchica dell'Amministrazione Doganale francese a Roma e nel suo "Littorale" è leggermente mutata. Al posto del Ferrier troviamo il Direttore Luigi Tillage Du Boullay, mentre Sotto Ispettore a Civitavecchia viene nominato Giacomo Bernardo Parigot, dal quale sarebbe dipeso, fra gli altri, anche l'ufficiale Alessandro Beaufile, nuovo *Contrôleur alle Brigate*, sostituito nel corso dell'anno da Giuseppe Lonchamps. In tale ambito risulta però soppressa la Luogotenenza d'Ordine di Palo¹².

Scarse sono le notizie riguardanti lo stato della Marineria Doganale in quegli anni, anche se è facile intuire che la stessa dovette essere completamente "asservita" agli occupanti d'oltralpe, che evidentemente utilizzarono tale naviglio militare per le proprie imprese.

Lo scarso organico del 1786 – facciamo un passo indietro – era dovuto essenzialmente all'esiguo numero delle dogane pontificie, vale a dire di quegli uffici gestiti direttamente dallo Stato, a differenza di quanto avveniva, invece, riguardo ai numerosi apparati doganali autonomi, amministrati cioè dai "Tesorieri" di pertinenza degli Stati e dei Ducati nel quale era allora suddiviso il Regno della Chiesa, ovvero dagli "Arrendatori" (appaltatori) di speciali entrate doganali, che ne gestivano le entrate a mezzo di "gente armata", ma senza alcuna disciplina e rispetto della collettività e spesso in fuga nel momento del bisogno.

Laddove la gestione della dogana aveva subito dei cangiamenti amministrativi, peraltro con l'affidamento delle Dogane a funzionari dello Stato, aumentarono comunque le furberie degli speculatori, mentre i contrabbandieri, fattisi audaci, preferivano ribellarsi con le armi ai pochi agenti

¹² Cfr. Giovanni Battista Martinet, *Annuario Politico, Statistico, Topografico e Commerciale del Dipartimento di Roma per l'anno 1813, compilato per ordine del Signor Baron De Tournon, Prefetto del Dipartimento*, Edizione Paolo Salviucci & Figlio, Roma, 1812, pagg. 263, 264 e 265.

fedeli al Governo. Ciò comprometteva sia la serietà dell'Amministrazione Finanziaria che lo stesso Governo, tanto da far intervenire in tal senso il citato Tesoriere Generale, Cardinale Fabrizio Ruffo.

Le scarse possibilità di assicurare una proficua vigilanza doganale lungo le coste dello Stato pontificio avevano indotto le autorità vaticane ad attribuire poteri in tal senso anche ai cosiddetti “*Corpi permanenti*” dello Stato, i quali, fino al 1793, come asserisce il ricercatore Mauro Saltalamacchia: <<...*potevano comunque svolgere funzioni doganali per la salvaguardia delle finanze, di cordone sanitario per la tutela della salute e di polizia, anche se poteva essere saltuariamente chiamata a collaborare con essi anche la milizia urbana*>>¹³.

Ancor prima di tale provvedimento – siamo agli inizi del Settecento – gran parte delle coste dei litorali pontifici erano affidati ai militi del cosiddetto “*Battaglione de' Corsi*” (per via dell'origine degli stessi dall'isola di Corsica), ai quali, dopo il 1793, subentreranno i militi del “*Reggimento delle Guardie*”, dipendenti organicamente dal Commissariato delle Armi, alcuni dei quali dislocati presso le numerose torri costiere (composte da un caporale e due soldati) erette nel tempo lungo i litorali pontifici.

Tali milizie operavano a stretto contatto con i gabellieri, ai quali avrebbero prestato aiuto in occasione di tentativi di sbarco, nonché nella repressione del contrabbando marittimo, sia all'interno che all'esterno delle rade e dei porti urbani, luoghi privilegiati dagli stessi contrabbandieri.

Non pochi erano stati, poi, i casi di corruzione dei gabellieri, segnalati e repressi da parte delle varie guarnigioni militari, i cui capi non mancarono di segnalare alla Reverenda Camera Apostolica l'opportunità di istituire un Corpo doganale “*ad hoc*”, ovvero di militarizzare il servizio dei gabellieri e dei vari agenti addetti alla riscossione dei vari tributi o privative fiscali.

¹³ Mauro Saltalamacchia, *I controlli doganali e di confine nello Stato Pontificio (1774 – 1870)*, tesi di laurea in Storia Contemporanea discussa presso la Facoltà di Scienze Politiche di Roma La Sapienza nell'anno accademico 2002-03, pag. 39.

Varie furono le vicende legate alla “*Truppa Doganale*” operante negli Stati del Papa, tutte interessantissime e spesso legate alla stessa storia generale del Pontificio, alcune pagine della quale ci ricordano le già richiamate invasioni e occupazioni dei Domini papali da parte delle truppe francesi, a cavallo fra la fine del Settecento e gli inizi dell’Ottocento.

Di esse, però, come si ricordava in premessa, vi è ampia ricostruzione nell’ottimo testo del Generale Oliva, al quale indirizziamo chiunque volesse approfondire la tematica.

L’aspetto di nostro peculiare interesse è ovviamente quello della presenza a Civitavecchia della Marina Doganale, sorta come si diceva prima nel 1817 – a tre anni dalla “Restaurazione” – per poi vederne concludere il ciclo vitale, nel frattempo ribattezzata “*Marina di Finanza Pontificia*”, proprio a seguito di quel fatidico 20 settembre del 1870.

Per meglio comprendere tale passaggio, ricordiamo per sommi capi che la “*Truppa delle Dogane Pontificie*” fu ricostituita subito dopo il crollo dell’impero napoleonico e la conseguente restituzione dei territori pontifici allo Stato della Chiesa, intervenuta il 24 gennaio 1814.

Tale inprerogabile necessità era ovviamente dettata soprattutto dalla recrudescenza del contrabbando, fenomeno che aveva dato il filo da torcere agli stessi doganieri francesi, i già citati “*Preposti delle Dogane*” che avevano sostituito le Guardie Doganali papaline.

Erano quelli – ci sia consentito l’inciso – anche gli anni in cui nel Mediterraneo incombevano i rischi decretati dal c.d. “*blocco continentale*”.

Il “blocco” fu una sorta di guerra fredda di natura commerciale che non pochi danni produsse alle già precarie condizioni socio-economiche dello Stato della Chiesa, tanto che non furono rari i casi di sequestro, sempre nelle acque territoriali pontificie, anche di navi mercantili battenti bandiera americana ed ottomana, le quali, nella realtà dei fatti, nulla avevano a che fare con gli inglesi.

Vediamo di cosa si trattava.

Nel corso del 1806, dopo la disfatta francese a Trafalgar, Napoleone Bonaparte, non potendosi per il momento vendicare militarmente, decise di colpire l'Inghilterra, minandone i commerci marittimi, attraverso quindi la chiusura di tutti i porti europei.

La drastica misura passò alla storia proprio sotto il nome di “*blocco continentale*” in quanto la stessa condizionò non solo gli stati soggetti alla dominazione francese, ma anche i relativi paesi alleati. Il 21 novembre 1806, l'Imperatore francese decretò da Berlino lo “stato di blocco” anche nei riguardi delle altre isole britanniche, ordinando altresì che qualunque relazione con l'Inghilterra fosse interdetta¹⁴.

La stessa città tirrenica oggetto della nostra ricerca aveva dovuto fare i conti con gli effetti innescati dal “blocco” stesso, volendo ricordare la poco conosciuta “fazione di Civitavecchia” verificatesi il 15 settembre dello stesso 1806, allorquando una flottiglia francese che avrebbe dovuto trasportare munizioni alle proprie truppe che stavano assediando Gaeta, fu affrontata in quelle acque da alcune navi inglesi che la danneggiarono seriamente, impedendone così la partenza verso Sud.

Non solo, ma qualche anno dopo uno scontro armato riguardò anche due guardacoste della Marina Doganale della flottiglia di Civitavecchia, che un articolo dell'epoca definì “cannoniere”. In particolare, riportiamo quanto accadde lungo le coste tirreniche nell'agosto del 1810, allorquando: <<*Una fregata inglese attaccò il dì 21 dello scorso agosto all'altezza della Torre di S. Lorenzo, un convoglio di bastimenti mercantili scortato da due cannoniere della flottiglia di Civitavecchia; ma essendo accorsi alcuni distaccamenti delle*

¹⁴Le principali disposizioni del decreto furono le seguenti:

- 1) Le isole Britanniche sono poste in istato di blocco;
- 2) E' vietato con esse ogni commercio e corrispondenza epistolare;
- 3) Nei paesi occupati dalla Francia o dai suoi alleati, ogni Inglese è dichiarato prigioniero di guerra;
- 4) Qualsiasi proprietà inglese sarà di buona preda;
- 5) E' vietato qualsiasi traffico di merce inglese;
- 6) E' escluso dai porti ogni vascello che abbia toccato sia l'Inghilterra o le colonie inglesi.

guarnigioni vicine, e molte **Brigate di Preposti delle Dogane**, questa truppa rese vano il progetto del nemico che dopo molte ore di combattimento prese il largo, e le cannoniere e tutto il convoglio entrò senza perdite nel porto d'Anzio>>¹⁵.

E, proprio riguardo alla pericolosità incarnata dal porto-franco¹⁶ di Civitavecchia ai tempi di Napoleone e del “blocco continentale”, un testo del Caepifigue aggiunge che: <<*Civitavecchia è un luogo di deposito per tutta l'Italia, colà possono riposarsi i neutrali, colà il contrabbando non trova opposizioni...*>>¹⁷.

Ma torniamo alla cronologia e, quindi, di nuovo al periodo pontificio, ricordando che il 17 maggio dello 1814 fu emanata un'importante circolare da parte del Tesoriere Generale, Monsignor Ercolani, grazie alla quale fu ripristinato in tutto lo Stato della Chiesa l'antico servizio del fedele Corpo dei doganieri papalini, la cui forza organica fu elevata a circa 1.000 uomini, divisi in 5 Ispezioni ognuna delle quali retta da un Capitano.

Nel 1816, un'ulteriore e importantissima riforma apportata alle Finanze papaline decretò la soppressione dei “*Tesorieri*” e degli “*Arrendatori*” e la conseguente istituzione delle Dogane nazionali lungo i confini dello Stato, siano stati terrestri che marittimi, come nel caso di Civitavecchia.

In tale contesto si pensò anche ad una prima radicale riforma del rinato Corpo Doganale, il cui organico fu portato a 1.300 uomini. Pur tuttavia, nonostante le buone intenzioni del Governo, le guardie continuano a dipendere funzionalmente dai “*Ministri delle Dogane*” (Direttori delle Dogane),

¹⁵ Tratto dal “*Giornale Italiano*”, numero del 10 settembre 1810, pagg. 1018 e 1019.

¹⁶ Porto franco o anche zona franca rappresenta un territorio ben delimitato di una città o paese ove si possono godere di taluni benefici tributari, come ad esempio, nel caso dei porti, di non pagare i dazi di importazione di merci, ovvero caratterizzati dall'assenza di altre forme di imposizione. La concessione di tale privilegio alla città di Civitavecchia risaliva al 1692, allorquando esso fu stabilito con Editto del Camerlengo di S.S. Innocenzo XII, Cardinal Altieri.

¹⁷ Gaetano Barbieri (versione di), “*L'Europa durante il Consolato e l'Impero di Napoleone, di B. Caepifigue*”, vol. II, Gaetano Nobile Libraio – Napoli, anno 1842, pag. 573.

mancando ancora un unico Comando del Corpo sia a livello centrale che periferico.

2° CAPITOLO

UNA STAZIONE GUARDACOSTE DI DOGANA A CIVITAVECCHIA

(1817 – 1870)

L'anno 1817 rappresentò certamente la tappa più importante fra quelle che caratterizzeranno la storia della Finanza Pontificia. Seguiamone l'evolversi, ricordando, ad esempio, che già da una circolare del 6 aprile 1817 emerge che al Corpo, oltre al tradizionale e primario compito di reprimere il contrabbando e di tutelare le private, furono affidati nuovi campi d'intervento, nella fattispecie la scoperta di frodi di qualsiasi genere commesse in danno dell'Amministrazione Camerale, ivi compresa la cosiddetta "*Regalia dé Sali e tabacchi*" (lgs. Privativa).

Veniva, quindi, confermato soprattutto a Civitavecchia, che allora, almeno sul Tirreno, rappresentava il porto¹⁸ più importante dello Stato, non a caso definito gergalmente "*Il Porto di Roma*", come si è ricordato prima, il c.d. "*riscontro camerale*", eseguito alle dipendenze dirette del Ministero delle Finanze.

¹⁸ La storia del porto di Civitavecchia si perde nella notte dei tempi, essendo stato costruito attorno al 106 d.C. da Traiano. Lo stesso subirà la sorte della stessa *Centumcellae*, pagando lo scotto di saccheggi e devastazioni sia da parte dei Goti che dei Saraceni, che lo occuparono, trasformandolo in una base di partenza per le operazioni contro Roma. Per secoli assunse la sua grande importanza, anche a causa dell'insabbiamento dei porti di Anzio e di Ostia. Con il passaggio definitivo della città fra i possedimenti dello Stato Pontificio, nel 1431, il porto fu ingrandito e munito di una fortezza di guardia, disegnata dal Bramante e realizzata dall'Architetto Da Sangallo il giovane, mentre la parte centrale fu completata da Michelangelo Buonarroti, che da oggi il nome alla medesima struttura.

E fu proprio in tale contesto storico (dopo che il precedente esperimento varato nel 1786 dal Cardinale Ruffo era venuto meno sotto l'occupazione francese) che nacque l'idea di istituire un vero e proprio "*Servizio di Marineria Doganale*", inteso come una seria organizzazione operativa, una sorta di braccio armato (lgs. "Contingente di Mare") opportunamente disciplinato e dislocato a mare da parte della stessa "*Truppa Doganale*".

Ciò avveniva anche in relazione alla necessità di ottenere una maggiore vigilanza delle coste pontificie, anche alla luce delle ancora frequenti scorrerie dei c.d. "pirati barbareschi", ragion per cui la Sacra Consulta aveva anche ripristinato il servizio telegrafico, ritenuto decisivo per un buon servizio di prevenzione, oltre che per assicurare in generale la sicurezza della navigazione.

Ciò accadde in virtù di un Motu Proprio papale del 26 febbraio 1817, lo stesso che verrà ufficialmente richiamato nel 1828, quando il servizio verrà opportunamente disciplinato in tutti i suoi aspetti.

Ne da conferma lo storico Gaetano Moroni, nel suo famoso "Dizionario", il quale, riferendosi proprio alla riforma che nel 1817 aveva interessato il Corpo doganale pontificio, sotto il Tesorierato di Monsignor Guerrieri, evidenziò: <<*Dicemmo pure come nel 1817 furono stabiliti nei porti di Ancona e Civitavecchia de' legni chiamati scorridore e guardacoste doganali, per vegliare sul contrabbando de' due litorali*>>¹⁹.

In altro passo del volume, aggiunse, infine: <<*Stabili ancora Monsignor Guerrieri alcuni legni in mare nei porti d'Ancona e Civitavecchia, col nome di guardacoste e scorridore doganali, destinandole a percorrere e guardare dal contrabbando i due litorali pontifici, ponendo su di esse circa 80 uomini sotto la direzione di esperti ufficiali*>>²⁰.

Il dato viene rafforzato, infine, dal Conte Luigi Pila Carocci, il quale proprio a tal riguardo aggiunge: <<*...più ripristinato il Corpo delle Guardie*

¹⁹ Gaetano Romano Moroni, *Dizionario di Erudizione Storico-Ecclesiastica da S. Pietro sino ai nostri giorni*, Vol. LXXIII – Tipografia Emiliana – Venezia, anno 1847, pag. 33.

²⁰ Ivi, pagg. 130 e 131.

Doganali, sciolto dal Governo francese, ed accresciuto sino a mille e trecento uomini, diviso in sei corpi a piedi e a cavallo, con alcuni legni in mare nei porti di Ancona e Civitavecchia col nome di guardacoste, con circa ottanta marinai, per scongiurare il contrabbando nei due littorali pontifici, dipendenti dal prelato tesoriere generale>>²¹.

La “Stazione” di Civitavecchia fu acquistata nei pressi del Forte Michelangelo, anzi per meglio dire della “Fortezza Giulia”, come in realtà la struttura fu denominata in onore di Papa Giulio II, che ne aveva ordinato la costruzione, e si vide destinare ben 4 scorridore doganali, le quali rispondevano alle denominazioni di “Santa Clementina”, “Santa Ferminia”, “Santa Lorenza” e “Santa Pelagia”.

Un successivo *Motu Proprio* di Papa Pio VII in data 25 novembre 1818 avente per oggetto la “*Sanità marittima dé porti, e lidi dello Stato Pontificio*”, fissò in Civitavecchia la sede di un Ispettorato e di un Commissario di Sanità, oltre a prevedere la nomina di “Ufficiale di Porto”, responsabile per la polizia marittima, coadiuvato da 13 guardie “esercanti da fanti e guardiani”.

Alle predette unità navali s’aggiunse, in virtù di un “motu proprio” di Papa Pio VII del 31 gennaio 1820, un “legno guardaporto”²² che avrebbe prestato servizio (soprattutto assicurando la tutela delle leggi sanitarie e finanziarie) all’interno dell’antica darsena civitavecchiese, così come analogamente avverrà per il porto di Ancona con analogo provvedimento del 21 febbraio²³.

Con lo stesso “motu proprio” del 31 gennaio – è opportuno evidenziarlo in questo ambito – avendo approvato, peraltro, anche il nuovo “*Regolamento dei porti dello Stato Pontificio*”, il Papa fece di Civitavecchia un porto di 1[^]

²¹ Luigi Pila Carocci, *La Milizia Pontificia. Disertazione letta nell’Accademia degli Arcadi nella tornata del 30 gennaio 1868 da Luigi de’ Conti Pila Carocci*, Tipografia e Libreria Poliglotta – Roma, anno 1869, pagg. 74 e 75.

²² Il “guardaporto” era una piccola nave ormeggiata all’ingresso dei porti civili o militari al solo scopo di assicurare i servizi di sorveglianza.

²³ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 77.

categoria, tanto da confermarne anche la sede del Circondario Marittimo del Mediterraneo, che comprendeva anche i porti di Terracina, Porto d'Anzio e Fiumicino.

Sia il “guardaporto” che le Scorradore doganali corsero serio rischio di naufragare, in occasione del terribile uragano che coinvolse la città e il porto di Civitavecchia la notte del 22 ottobre del 1825.

La tempesta, durata circa due ore, causò molti danni alla città, così come alle strutture portuali. Danni maggiori furono evitati grazie all'intervento immediato degli ufficiali e dei marinai in servizio presso quell'Arsenale²⁴, comprese ovviamente le guardie di mare della Marina Doganale.

Oltre ad una paranzella di proprietà del pescatore Donato Saladino, la Reverenda Camera Apostolica ebbe a perdere un c.d. “pontone a vite”, impiegato per il dragaggio del fondale portuale²⁵.

E proprio riguardo al servizio dei “guardaporto”, sui quali prendevano imbarco alcune guardie doganali, una Notificazione emanata il 26 settembre del 1827 dal Segretario di Stato Vaticano, Cardinale della Somaglia, stabilì che le stesse guardie avrebbero avuto il compito di sottoporre a visita tutti i battelli e le piccole barche in uscita dal porto: <<...*che non giustificassero con documenti la loro destinazione o che fossero note e sospette di frode*>>²⁶.

Sul fronte prettamente operativo – e quindi ritorniamo in ambito marittimo – osserviamo che in casi di particolare bisogno (come ricorderà poi il Regolamento del 1828), l'ufficiale di porto avrebbe potuto contare, così come effettivamente si verificherà negli anni seguenti, sul concorso offerto dalle scorridore doganali, sulle quale – non lo avevamo ancora precisato prima – si

²⁴ L'Arsenale era stato fatto costruire ai tempi di Papa Alessandro VII e consisteva in sei giganteschi archi sporgenti, a semicerchio, sul mare, contenente un vasto cantiere ove si procedeva alla costruzione di navi mercantili e barche da pesca.

²⁵ La notizia fu riportata dalla “Gazzetta di Milano”, numero del 12 novembre 1825, pag. 1253.

²⁶ Ibidem.

estendeva comunque il comando da parte di un ufficiale della stessa Marina da guerra pontificia.

Nel frattempo – facciamo un passo indietro al 1825 – con Editto del 15 settembre di quell'anno, il Camerlengo di S.R.E., Cardinale Pietro Francesco Galleffi, adottò per la Marina di Finanza un'apposita bandiera, la quale, a norma dell'art. 2, sarebbe stata pressoché uguale a quella della Marina da Guerra, almeno riguardo alla forma e ai colori.

Da questa differiva per il fatto che in luogo del triregno pontificio avrebbe portato dipinto sulla parte bianca del gonfalone due chiavi sopra le quali le lettere iniziali di *“Reverenda Camera Apostolica”*, mentre sulla metà gialla la scritta *“Servizio di Finanza”*.

Sul piano operativo, dovendo peraltro fare un cenno sulle attività istituzionali svolte in mare da quei Finanzieri, occorre aggiungere che fu solo grazie all'editto del Tesoriere Generale della R.C.A., Cardinale Bellisario Cristaldi, del 24 ottobre 1827 che la rinata *“Guardia di Finanza”*, ancora gergalmente definita *“Truppa di Finanza o Doganale Pontificia”*, assunse l'aspetto di un vero e proprio Corpo armato dello Stato, dotato, quindi, di una propria gerarchia e di un regolamento organico che ne fissava diritti e doveri sia per le guardie, per i sottufficiali che per gli ufficiali.

In verità, la riforma ordinativa del 1827, la quale, pur non mutando più di tanto la fisionomia del Corpo, nonostante il definitivo cangiamento del titolo in *“Truppa di Finanza”*, pose le basi per una nuova identità da conferire ad una istituzione militare che ben presto verrà annoverata quale *“fiore all'occhiello”* dello Stato Pontificio.

Si trattava, in realtà, di una modesta milizia armata, composta da appena 500 uomini, inizialmente reclutati fra gli invalidi della truppa di linea, ovvero fra quelli che avevano prestato un lungo e meritorio servizio nelle file dello stesso Esercito papalino; milizia però che nel giro di qualche decennio confermerà efficienza e preparazione anche in campo militare e marinaresco.

Il Corpo fu, quindi, ripartito in sei Comandi di Ispezione, dai quali dipendevano però altrettante Compagnie e Luogotenenze. Una delle Ispezioni più importanti fu stabilita proprio a Civitavecchia, con il compito di coordinare l'azione operativa sia della locale Luogotenenza che della stessa "Stazione" delle scorse doganali.

Dal "*Regolamento del Tesorierato Generale per la Organizzazione delle Guardie di Finanza*", stilato in pari data (1827), apprendiamo che il servizio ordinario delle guardie sarebbe stato: <<...*la difesa de' Dazi, delle Regalie, e Privative e d'ogni altro provento camerale, e la repressione del contrabbando*>>.

Il Corpo avrebbe inoltre concorso: <<...*straordinariamente sull'invito delle Autorità competenti all'esecuzione delle misure di polizia, e di pubblica sicurezza, e d'incolumità*>>.

Tali incombenze venivano ovviamente estese anche al personale appartenente a quello che oggi definiremmo "Contingente di Mare" del Corpo, al quale spettò, come nel caso di Civitavecchia, anche la vigilanza e i servizi di perlustrazione in mare nei casi (in realtà non rari) di evasione di detenuti – spesso anche pericolosi briganti – dal noto bagno penale di quella città, ovvero da quello della vicina Corneto, ove i forzati venivano impiegati presso le locali saline²⁷.

Il bagno di Civitavecchia, qualche anno dopo, balzerà alle cronache anche per via di una ribellione da parte di circa 1500 forzati, peraltro scongiurata nei suoi effetti peggiori grazie al pronto intervento delle autorità di polizia papaline. Correva l'anno 1848.

Non meno impegnativo fu il compito di vigilare sull'Arsenale e sulle attività industriali ad esso collegate. Non dimentichiamo di ricordare che nel

²⁷ Il bagno penale di Civitavecchia era certamente quello più capiente fra i luoghi di detenzione dello Stato Pontificio. Attorno agli anni '30 dell'Ottocento ospitava circa 1000 detenuti, oltre a circa 500 guardie carcerarie. Ai tempi di Pio IX lascerà la Darsena per trasferirsi in una struttura più capiente sulla Via Aurelia. Al suo posto, in Darsena, i locali furono utilizzati quali magazzini per il c.d. "deposito franco".

corso dello stesso 1827 (anno dell'importante riforma della Guardia di Finanza), onde stimolare la pesca, linfa vitale per l'economia civitavecchiese, Papa Leone XII emanò disposizioni per far costruire nell'arsenale cittadino nuove paranze e barche da pesca a spese dello Stato. Ciò avrebbe inevitabilmente favorito frodi e contrabbando, soprattutto di legnami, utensilerie, ecc. ecc..

In verità, fu solo il 1° gennaio del 1828, con l'emanazione del primo citato *“Regolamento del Tesorierato Generale n. 134056...”*, che fu disciplinato il servizio di barche definito *“guarda-coste”* per la vigilanza: *<<...in ciascuna delle spiagge Pontificie del Mediterraneo ed Adriatico>>*²⁸.

Alla stazione di Civitavecchia, oltre al vecchio “guardaporto” del 1820, ne furono riconfermate 4, una delle quali, molto probabilmente distaccata nel porto di Anzio, che proprio in quel contesto storico stava vivendo un periodo di ampie e importanti trasformazioni.

A norma dello stesso Regolamento, le unità (dette anche *“Legni”*) furono considerate di pertinenza del Governo, autorizzate quindi ad inalberare la Bandiera Pontificia, così come era stata autorizzata, a suo tempo, la primitiva scorridora doganale stanziata nella stessa Civitavecchia ai tempi del Cardinale Ruffo.

I “Legni” che davano vita ad entrambi le “Stazioni Guarda Coste” dipendevano, a norma del 1° Capitolo del Regolamento, da una apposita Commissione, una prevista per Ancona e l'altra per Civitavecchia.

Quella di nostro interesse era composta dal Colonnello comandante di Marina, Ispettore delle Coste del Mediterraneo e in sua vece dal Capitano di porto di Civitavecchia; dal Governatore doganale; dal Soprintendente della Régalia de Sali e Tabacchi; dall'Ispettore della Forza Doganale e, in sua vece, dal maggior graduato della Forza medesima, dall'ufficiale di Marina (lgs. Comandante della Stazione), quando non assente per navigazione.

²⁸ Riportato nella *Raccolta delle leggi e regolamenti dell'Amministrazione Generale dei Dazi Indiretti ed altri diritti concentrati nella medesima*, Stamperia della Reverenda Camera Apostolica – Roma, anno 1833.

A parte il Comandante della “Stazione” (che nel caso di Civitavecchia aveva anche l’obbligo di prendere parte al “Servizio di Crociera”), ciascun equipaggio apparteneva all’amministrazione doganale dello Stato Pontificio (a norma dell’art. 15 del Cap. III), ed era composto da un Capo, da un Timoniere, da un Sotto Timoniere e da cinque Marinai, uno dei quali con l’obbligo di presidiare sempre la scorridora.

Un caso particolare riguardava la “Santa Ferninia”, la quale, a norma del Cap. II, sarebbe rimasta a stazionare costantemente nel porto di Civitavecchia, forse, molto probabilmente, perché si trattava di una fra le più vecchie della flotta doganale.

Lo stesso articolo stabilì, in termine d’arruolamento, che gli individui che avrebbero fatto parte della “Marina Doganale” non avrebbero dovuto avere, all’atto dell’entrata in Finanza, meno di 20 anni e più di 40 anni di vita. Non solo, ma lo stesso personale, al di là dei requisiti già contemplati per le Guardie di Finanza di terra, sarebbero stati scelti fra: <<...*gli esperti della manovra e nel servizio di Marina*>>.

In totale, il personale che componeva la “Stazione” di Civitavecchia ammontava a 40 uomini, compreso il Tenente di Marina comandante²⁹. Si trattava, in verità, di organici veramente striminziti, che diminuiranno nel tempo tanto che lo stesso Oliva, nel suo noto libro sulla Finanza Pontificia, annota che: <<*Al momento della creazione del servizio di Marina di Finanza, avvenuto nel 1817, la forza era di 80 uomini: nel 1823 era di 75 uomini*>>³⁰.

I Marinai di Finanza ebbero in dotazione (Cap.VI) una uniforme più o meno simile a quella della Marina pontificia, costituita da una giacca in panno bleu e con mostreggiatura amaranto e con un cappello di scuola sul quale campeggiava la coccarda pontificia, la stessa che i cittadini pontifici d’allora avrebbero visto sui Kepy dei Finanzieri di terra.

²⁹ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 83.

³⁰ Ivi, pag. 89.

L'armamento di bordo era rappresentato da una spingarda per ciascuna scorridora, mentre quello individuale dell'equipaggio era costituito (Cap. VII) da un fucile corto e da una sciabola del modello identico a quello della Fanteria di linea.

Molto importanti i riferimenti al servizio operativo che le scorridore avrebbero eseguito in mare e nei porti, a norma del Cap. VIII del menzionato "Regolamento" del 1828.

Ovviamente l'aspetto principale era quello della lotta al contrabbando marittimo, assicurata attraverso il servizio "di Crociera", che si estendeva alle 3 miglia dalle coste pontificie, in perfetta simbiosi con l'opera svolta a terra dai "Picchetti" della stessa Guardia di Finanza.

Un'ulteriore Circolare del Tesorierato Generale (la n. 146551 del 4 settembre 1828) disciplinò, infine, anche l'opera dei Finanzieri di mare in caso di cattura o fermo in mare di unità navali contrabbandiere, stabilendone l'obbligo di scortarle al più vicino porto pontificio, ove, in concorso con le Guardie di Finanza dei "Picchetti" locali, i legni sospetti sarebbero stati sottoposti a visita.

A quei tempi (siamo giunti al 1830) dalla 1^a Ispezione di Roma dipendevano, oltre alla Compagnia di Civitavecchia, anche i "Picchetti" di Finanza di Palo e di Porto Clementino, che operavano alle dipendenze funzionali della stessa Dogana di Civitavecchia.

La Compagnia di Civitavecchia risulta acuartierata all'interno dello storico caseggiato della Dogana, che dava sulla piazza del c.d. "Quartiere Militare", lo stesso che ospitava la caserma e la scuderia di uno dei reparti a cavallo della Finanza pontificia³¹.

³¹ Vincenzo Annovazzi, *Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1948*, Tipografia Territi – Roma, anno 1853. Ristampa Arnaldo Forni Editore, pag. 438.

Ci riferiamo al meglio conosciuto “Quartierone”, una storica Caserma che ai primi del Novecento verrà intitolata al Colonnello Garibaldino Giacinto Bruzzesi, Medaglia d’Oro al Valor Militare.

Come ci ricorda Andrea Di Bello, il “Quartierone” risaliva a lontano 1776, inaugurato proprio quell’anno sotto il pontificato di Papa Pio IV. Progettato dall’architetto Francesco Navona, il palazzone fu da subito sede di una caserma, presso la quale troveranno alloggio non pochi militari della locale Guarnigione, anche se gli stessi, nel corso dello stesso anno, dovettero convivere una fabbrica di telami praticata nei sotterranei³².

Sin dal primo loro insediamento a Civitavecchia, i Finanzieri di mare ebbero modo di cooperare attivamente con il personale di terra della “Truppa di Finanza Pontificia”, soprattutto con i vari “Picchetti” che davano vita al locale Comando di Compagnia, reparto considerato già allora di notevole prestigio istituzionale nell’ambito dell’Ispezione di Civitavecchia, tant’è vero – e lo ricordiamo solo a titolo di mero esempio – che nel 1832, l’allora Capitano Antonio Bujelli risulta nientemeno che “*Accademico onorario contribuente*” del celebre Teatro Minozzi, segno evidente dell’importanza che un simile ruolo aveva anche in ambito culturale³³.

Non va dimenticato, in questo ambito che nel giugno del 1831 era giunto a Civitavecchia, colà inviato come Console di Francia, tale Henry Beyle, molto più celebre con lo pseudonimo letterario di Stendhal.

Nello stesso contesto temporale, riguardo al porto di Civitavecchia, un importante Manuale operativo osservava che: <<*La giurisdizione della Dogana sul litorale si estende da Maccarese alle Graticciane sopra Montalto ch’è*

³² Andrea Di Bello, *Civitavecchia. La Caserma Bruzzesi*. In Benedetto Coccia (a cura di), *Le caserme storiche della Guardia di Finanza nel Lazio*, Edizione Istituto di Studi Politici San Pio Pio V – Roma, anno 2007, pagg. 297-306.

³³ Fabrizio Barbaranelli – Enrico Ciancarini, *Civitavecchia e il Teatro: Rappresentazioni e Teatro dal XVIII secolo ad oggi*, Gangemi Editore – Roma, anno 2016, pag. 51.

guardato dai torrieri, dal picchetto di Cavalleria, dalle guardie volanti, e dalla scorridoja>>³⁴.

Il 1835 fu, invece, l'anno in cui la città di Civitavecchia registrò il maggior numero di visite da parte di Sua Santità, Papa Gregorio XVI. A ricordarcelo è sempre l'Oliva, dalla cui opera magistrale ricaviamo il seguente brano: <<*Da una storia di Civitavecchia rileviamo che il Papa si recò per dieci volte in quel porto durante il maggio del 1835, ora navigando in lancia, ora percorrendo le calate, “ora visitando con istraordinaria benignità, la Goletta pontificia da guerra S. Pietro, i piroscafi mercantili Francesco I napoletano e Sully francese”.*

Il Papa vistò anche, via mare, le saline di Corneto, ove era distaccato, per la vigilanza, un Picchetto della Guardia di Finanza composto di sette uomini>>³⁵.

Della visita compiuta dal Papa, in particolare, il 23 maggio 1835 vi è anche una testimonianza pittorica, rappresentata da una tempera del maestro Michele Fonda, attualmente esposta nel Museo di Roma, nel contesto della quale, oltre alla varie unità della Marina da guerra pontificia, vengono illustrati (sono riconoscibili anche grazie alla speciale bandiera in uso a Tale Marineria) un guardacoste ed un lancione della Marina di Finanza, quest'ultimo guarnito con: <<*una ricca tenda, evidentemente perché doveva essere usato dal Papa per lo sbarco a Corneto>>, come osserva l'Oliva³⁶.*

E, sempre nel 1835, anche i Finanzieri di mare di Civitavecchia furono chiamati ad applicare in quelle acque una nuova imposta voluta dalla Tesoreria Generale: quella sulla pesca del corallo, la quale si dimostrò molto remunerativa per la casse dello Stato Pontificio.

³⁴ Tratto da Gioacchino Monti, *Manuale di Legge Organica, ossia Istruzione elementare ad uso degli impiegati delle Dogane dello Stato Ecclesiastico*, Stamperia della Reverenda Camera Apostolica – Roma, anno 1832, pagg. 115 e 116.

³⁵ Giuliano Oliva, op. cit., pagg. 90 e 91.

³⁶ Ivi, pag. 91.

A quel punto, l'impiego della Marineria doganale di Civitavecchia fu davvero indispensabile, dovendo evitare possibili sbarchi clandestini di corallo lungo le coste adiacenti al porto, nel chiaro intento di frodare l'erario. Si trattava, comunque, di servizi accessori, anche perché il compito principale delle scorse di Finanza rimaneva sempre quello della prevenzione e repressione del contrabbando via mare.

Ebbene, sul contrabbando che si commetteva lungo le coste di Civitavecchia ne parlò anche Alessandro Dumas (padre) nel suo memorabile racconto *"Il Conte di Montecristo"*, ambientato tra il 1815 e il 1838, scritto e pubblicato nel 1846, ricordando la figura del contrabbandiere *"Vampa"*, frutto delle testimonianze rese in carcere dal noto bandito Antonio Gasparoni, che l'autore aveva "intervistato" presso il bagno penale di Civitavecchia nel 1835.

Nel 1837, il Governo fissò un premio di 50 baiocchi per ogni rubbio di grano che fosse stato trasportato via mare nei porti del Mediterraneo. Fu così che il porto di Civitavecchia fece registrare un notevole sviluppo dei traffici marittimi, facilitati, appena qualche anno dopo, con la decisione francese di istituire una regolare linea di comunicazione che avrebbe unito Marsiglia ad Alessandria d'Egitto, con scalo proprio a Civitavecchia.

Ulteriore conseguenza fu il varo di una discreta opera di rafforzamento dell'antemurale e delle banchine, con le riparazioni al Lazzaretto e al moletto della Sanità e allo stesso Arsenal, con il parziale spurgo della bocca di Ponente.

Nel corso del 1841 ripresero nuovi e più importanti lavori di sistemazione e riparazione nel porto. Furono così dragati i fondali e sull'isola frangiflutti, utilizzando ciò che restava di una delle torri di epoca romana, fu costruito il fortino detto "Gregoriano", omaggio al Papa regnante.

In quel periodo temporale, il movimento portuale di Civitavecchia risulta in incremento, tanto che in porto approdano circa duemila bastimenti, compresi gli arrivi di duecento piroscafi mercantili e di guerra, per complessive 155.000 tonnellate ed un transito di 250.000 passeggeri.

Appartiene a quegli anni, quasi certamente, l'aumento della flotta di Finanza, che da quattro passerà a cinque scorridore doganali, una delle quali distaccata ancora al porto di Anzio. Se ne ha conferma, appena qualche anno dopo, grazie all'opera sulla statistica edita dal celebre Luigi Serristori, dalla quale apprendiamo che nello Stato Pontificio: <<*Non esiste Marina da guerra nemmeno per convogliare, occorrendo, i pochi legni della Marina Mercantile. Una goletta staziona nel porto di Civitavecchia, con cinque scorridore doganali ed otto in quello di Ancona...*>>³⁷.

E, sempre sul finire del 1841, la Reverenda Camera Apostolica decise di affidare il comando della Marina Doganale pontificia ad un brillante ufficiale della Marina Militare, il Capitano Alessandro Cialdi, che proprio in quei mesi era reduce da Londra, ove si era recato per commissionare la realizzazione di tre piroscafi che, di lì a poco, sarebbero stati utilizzati quali rimorchiatori per consentire la risalita del Tevere sino a Roma.

Il Cialdi, promosso al grado di Maggiore ed in seguito (3 febbraio 1842) a quello di Ten. Colonnello Ispettore, ebbe il comando congiunto della Marina di Finanza pontificia e della base della Marina da guerra di Civitavecchia, occupandosi anche di portare a termine la complessa operazione di trasferimento in Italia dei citati tre piroscafi, iniziata il 14 marzo dello stesso 1842.

E fu proprio grazie al pensiero del Cialdi che soventemente fu, in quello stesso contesto storico, concepito il ricorso alla "Marina di Finanza" anche per missioni operative in concorso con la Marina da guerra, sempre che le condizioni delle imbarcazioni doganali lo permettevano.

È il caso di quanto si verificò nel corso del 1845, allorquando, come ricostruisce lo stesso Giuliano Oliva, dovendosi svolgere una missione di polizia con il brigantino "San Pietro", della base di Marina di Civitavecchia, si

³⁷ Luigi Serristori, *Statistica d'Italia*, Stamperia Granducale – Firenze, anno 1839, pag. 53.

richiese al competente Dicastero delle Finanze l'ausilio delle scorridore doganali stanziato presso la locale "Stazione".

Il Capitano Palma, Comandante della "Stazione" e anch'egli ufficiale di Marina, fece però notare che le scorridore non avevano, almeno in quel momento, la possibilità di assicurare una buona tenuta del mare, evidentemente a causa di gravi problemi di natura tecnica (necessità di una accurata calafatura, sistemazione dell'alberatura, ecc.).

Ma la loro utilità fu tale che, come aggiunge l'Oliva, citandone la fonte (R. Lefevre): <<*Ci volle del bello e del buono per riattare alla meglio le quattro scorridore e farle uscire in mare in servizio del S. Pietro*>>³⁸.

Come è facile intuire, soprattutto se ricordiamo che scorridore come la "Santa Fermina" risalivano, come anno di costruzione, alla fine del Settecento, i legni doganali civitavecchiesi non rappresentavano certamente il meglio che la Reverenza Camera Apostolica disponeva allora per la Guardia di Finanza di mare.

Come ci ricorda anche l'Oliva, la Marina di Finanza prese parte alla 1^a guerra d'Indipendenza, allorquando assieme alla Marina da Guerra verrà impiegata in Adriatico.

Oltre all'impiego del Piroscalo di Finanza "Roma", che però faceva parte della "Direzione dei Piroscali sul Tevere"³⁹, dipendente dal Comando della Marina Pontificia di Finanza, quasi tutti i guardacoste doganali, compresi quelli di stanza a Civitavecchia, fecero parte della "Flottiglia addetta al Corpo di

³⁸ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 91.

³⁹ Il servizio dei Piroscali di Finanza sul Tevere, diretto dal Ten. Col. Cialdi, risaliva al 1842 ed aveva lo scopo, oltre che di reprimere il contrabbando, anche di scortare i bastimenti che trasportavano merci e passeggeri lungo il Tevere, sostituendosi al vecchio sistema del rimorchio a mezzo di bufali o di braccia umana (i c.d. "pilorciatori"). Si articolava su 4 piroscali, impiegando 76 marinai. La Direzione verrà soppressa nel 1869, passando le proprie competenze al neo costituito "Ispettorato di Finanza per la navigazione del Tevere", cui venne proposto lo stesso Colonello Cialdi, al quale rimasero in uso solo alcuni "guarda porto" e "canotti a vapore".

Spedizione” pontificio, messa a disposizione del Generale piemontese Durando, operando a Venezia e nelle sue acque⁴⁰.

Fu così che le scorse “S. Pelagia”, “S. Clementina”, “S. Rosa”, “S. Fermina” e “S. Lorenza” furono tutte adibite alla sorveglianza militare del tratto di costa compreso dalle bocche del Po a Porto Corsini.

La problematica del cattivo stato delle scorse, per le quali – è doveroso ricordarlo – sia il Comune di Civitavecchia che la locale Camera di Commercio erano chiamate a contribuire al relativo mantenimento⁴¹, non verrà risolta nemmeno negli anni seguenti al fatidico 1849, tant’è vero che ancora nel 1851, nel quadro di una pubblicazione ufficiale troviamo la seguente frase: <<*Questa truppa di mare dovrà, a similitudine di quella di terra, subire una riforma, come pure i suddetti natanti dovranno essere sostituiti da altri molto più atti a rendere utili servigi alla Finanza*>>⁴².

Erano, quelli, anche gli anni in cui la Marina Militare pontificia era retta da uno dei suoi uomini migliori, il già citato Ten. Colonnello Alessandro Cialdi (che aveva assunto tale incarico il 25 gennaio del 1849, in sostituzione del parigrado Egidio Falzacappa, opportunamente allontanato per i suoi sentimenti eccessivamente filo-papalini⁴³), originario della stessa Civitavecchia, un ufficiale con un passato veramente brillante, ma soprattutto un grande ingegnere ed esperto di navigazione e di tecnologie applicate alla stessa.

Fu proprio grazie a lui (militava in Marina sin dal 1835) che la “Marina di Finanza” avrà il suo giusto risalto, al punto tale che nel 1856, reintegrato

⁴⁰ Vgs. Giuliano Oliva, op. cit., pagg. 97, 98 e 100.

⁴¹ Nel Bilancio Generale dello Stato Pontificio relativo al 1848 troviamo iscritte le somme di scudi 1.250 sia per il Comune che per la Camera di Commercio di Civitavecchia.

⁴² Tratto da *Stato Pontificio. Tabella Preventiva Generale per l’esercizio 1851, corredata delle Tabelle parziali dei Ministeri*, Tipografia della Reverenda Camera Apostolica – Roma, anno 1851, pag. 58.

⁴³ Nato a Corneto nel 1795 da nobilissima famiglia, il Ten. Col. Egidio Falzacappa era stato per un lungo periodo Ispettore Comandante della Marina Militare pontificia. Giubilato a far data dal 1° gennaio 1849, fu nominato Colonnello onorario della stessa Marina Militare. Verrà reintegrato nel rango e nell’incarico subito dopo la fine ingloriosa della Repubblica Romana.

appieno dal Papa (dopo la sua compromissione con la Repubblica Romana⁴⁴) nel suo ruolo di Comandante della Marina, quella di Finanza, andrà a costituire branca della stessa Marina da Guerra, alle dipendenze anch'essa del Ministero delle Finanze, così come era accaduto ai tempi del Governo Provvisorio, quando ne era stata disposta l'unificazione con decreto firmato da una apposita Commissione il 23 gennaio 1849⁴⁵.

La “Marina Doganale”, poi ribattezzata “di Finanza”, fu per molto tempo considerata dagli storici contemporanei una vera e propria branca della Marina dello Stato pontificio, tant'è vero che in una pubblicazione del 1851, riferita alle vicende del biennio 1848-1849, apprendiamo quanto segue: *«Ai tempi beati del paterno reggimento dei preti, la nostra Marina spendeva la somma non piccola di scudi 71110.70 (franchi 383997.78): era divisa in quattro classi, cioè*

⁴⁴ Ai tempi della Repubblica Romana, il Governo centrale aveva trasferito da Ancona a Civitavecchia il comando dell'istituenda flotta repubblicana, affidandolo proprio al Colonnello Cialdi.

⁴⁵ Alessandro Cialdi (Civitavecchia, 9 aprile 1807 – Roma, 26 giugno 1882). Nato da Luigi, oriundo toscano e Plautilla Gandini, in una modesta famiglia di commercianti, fece i primi studi a Civitavecchia, poi a Genova presso la Scuola di Nautica. Fece, in seguito, diversi viaggi in America a bordo di navi battenti bandiera sarda, prima come apprendista, poi come secondo in bastimenti mercantili. Nel settembre del 1840, Alessandro Cialdi, da ufficiale della Marina pontificia, salpò Civitavecchia alla volta dell'Egitto, per risalire il Nilo e caricare le colonne di alabastro donate al Papa dal viceré d'Egitto, che giunsero a Civitavecchia il 16 agosto dell'anno seguente. Nel 1842, condusse un convoglio di tre navi a vapore, acquistate dallo Stato Pontificio in Inghilterra, attraverso il Tamigi, la Manica e quindi per fiumi e canali della Francia fino a Marsiglia e da qui per il Mediterraneo, fino al Tevere. Sotto il suo comando, la Marina Pontificia, prese parte nel 1848, alla prima guerra d'indipendenza. Durante la Repubblica Romana, il piroscafo “Roma”, sotto il comando del Cialdi, divenuto nel frattempo Comandante della stessa Marina, si distinse nelle acque di Ancona, sfruttando il vapore nei periodi di bonaccia, per contrastare la flottiglia a vela austriaca che stringeva d'assedio la città adriatica. Nel 1856, posto da poco nuovamente a capo della Marina Militare, si adoperò per unificare la Marina da Guerra, la Marina di Finanza e la Marina del Tevere sotto la denominazione di Marina Militare Pontificia. Nel 1860, sempre sotto il suo comando, la Marina pontificia ebbe un certo miglioramento, grazie soprattutto all'entrata in servizio della pirocorvetta “Immacolata Concezione”, della quale restano oggi una scialuppa al Museo della scienza e della tecnica di Milano, un modello in scala ridotta e la bandiera, conservati presso il Museo storico vaticano del Palazzo Lateranense. In seguito entrò a far parte della Compagnia del Canale di Suez e si occupò della costruzione di Porto Said. Nel 1879, Alessandro Cialdi diventò presidente dell'Accademia Nazionale dei Lincei, succedendo a padre Angelo Secchi. Alla sua morte, avvenuta nel 1882, il Cialdi lasciò molti dei propri scritti alla Biblioteca Vallicelliana e alla Biblioteca di Civitavecchia, che prenderà in seguito il suo nome.

Marina Militare, Marina di Finanza, Marina Camerale e Marina di Camerlengato. A ciascuno un Capo e i quattro Capi indipendenti l'uno dall'altro>>⁴⁶.

Il biennio a cui ci riferivamo prima appartiene all'epopea della Repubblica Romana, alla cui difesa eroica, spesso sotto la guida del Generale Garibaldi, concorreranno non pochi soldati della stessa "Truppa di Finanza" pontificia, così come ha ricordato il Generale Oliva.

Pur tuttavia - occorre evidenziarlo per rispetto alla verità storica - non tutti i militi della "Truppa di Finanza" si schierano apertamente coi liberali. Molti, infatti, furono i Finanzieri che, rimasti fedeli al Sommo Pontefice Pio IX ed al suo soglio (rifugiato a Gaeta sotto la protezione del Re delle Due Sicilie), si adoperarono per difenderlo e ripristinarne il potere, con tutte le loro forze.

E' questo il caso del Sergente Clemente Palisi, sottufficiale della Marina di Finanza di stanza a Civitavecchia, ma imbarcato sulla scorridora doganale di Anzio, di cui ha fatto cenno Paolo Mencacci nel suo noto libro "Memorie documentate per la storia della Rivoluzione italiana", ricostruendo le vicende di suo zio, il Capitano Don Luigi Mencacci.

Lasciamo dunque la parola allo storico Mencacci: <<*Era, se ben ricordo, la fine del gennaio dell'anno 1849, e trattatasi nella piccola borgata di Anzio, non altrimenti che nelle maggiori città dello Stato Pontificio, niente meno che di adunare la costituente per dichiarare, al solito, scoronato per sempre il Papa, e proclamare una imperitura (già s'intende) Repubblica Romana. Luigi Mencacci, mio zio, di recente mancato ai vivi, era in Anzio il comandante della Guardia Civica.*

Devoto quanto altri mai alla Santa Sede e al Papa, seppe che alcuni dei suoi militi stavano calorosamente trattando della famosa cosciente; egli senza perdere tempo corse sul luogo, e, con argomenti tutt'altro che militari, disperse

⁴⁶ Federico Torre, *Memorie Storiche sull'intervento francese in Roma nel 1849*, Vol. I, Tipografia Italiana di Savojardo e Bocco – Torino, anno 1851, pag. 259.

quei fieri repubblicani improvvisati. Non è nemmeno a dire che subito un rapporto di così grave fatto corse a Roma ai <<padri della patria>>, e questi, siccome era da immaginare, spiccarono subito contro di lui un fulminante ordine di arresto, mandando in Anzio nella notte seguente una banda dei loro sgherri per tradurlo a Roma in prigione.

*Ma mentre coloro partivano da Roma anche mio zio, avvertito in tempo, partiva dal porto d'Anzio, e in modo abbastanza singolare. Tra le persone a lui affezionate vi era tale **Clemente Palisi sott'Ufficiale della marina di finanza pontificia**, anch'esso in mal vista presso i rivoluzionari. Ora, tra questo e mio zio fu stabilito che nella notte stessa armerebbero la lancia maggiore del porto e con quattro animosi giovani del luogo vogherebbero alla volta di Gaeta.*

Come avevano proposto così fecero, e, due giorni dopo, mentre era alto il sole, la felice lancia appariva alla vista di Gaeta. Il taglio militare e l'assieme del navicello richiamò l'attenzione delle autorità della fortezza incaricate della sicurezza del Pontefice ivi ricoverato; e con un colpo di cannone fu subito chiamato all'obbedienza. Non vi volle altro perché, spiegata la bandiera pontificia, della quale si erano muniti, apparvero tutt'altro che nemici del Papa.

In un baleno si cambiò la scena: incominciando dalle batterie del telegrafo in cima al monte, fino a quelle del porto, tutte con festose salve salutarono la gloriosa bandiera, e il mio povero zio, invece di andare a Roma incatenato, entrava trionfalmente in una delle più formidabili e famose fortezze di Europa. Pio IX volle cederli, e ne lodò la fedeltà e l'ardire, e da quel momento la lancia servì di particolare mezzo di diporto per il Papa.

*Sua Maestà il Re Ferdinando II colmò anch'esso di finezze e di encomi gli avventurati naviganti, e mio zio fino all'epoca della presa di Roma, si trattene in Gaeta, onorato ed accarezzato dalle due Corti e da tutti. **Clemente Palisi** ebbe dal Santo Padre il grado di tenente di marina, i quattro marinai*

quello di sott'ufficiali, e la lancia il privilegio di alzare le fiamme delle navi da guerra.

Ristaurato come si poté il Governo pontificio sotto gli auspici del Bonaparte, io ebbi ad accompagnare mio padre che si recava ai piedi di Pio IX per fargli omaggio e per trattare qualche affare di famiglia; e fu in questa circostanza che conobbi il magnanimo Ferdinando II.

Per chiudere questo piccolo episodio aggiungerò, che mentre eravamo per far ritorno a Porto d'Anzio sopra una fregata spagnuola, se non erro, la Isabella II, per volere del Santo Padre partimmo invece sulla fortunata lancia (lo storico si riferisce ovviamente a quella della Finanza pontificia), e dopo due giornate di cammino col più bel tempo di autunno toccammo quel porto tra le accoglienze festose di tutta la popolazione>>⁴⁷.

Una particolare citazione merita, a questo punto, l'epopea della citata "Repubblica Romana", sorta nel 1849, un anno fra i più cruciali dell'intero Risorgimento Italiano, alla difesa della quale, come abbiamo prima ricordato, accorsero gli stessi militi della "Truppa di Finanza" pontificia, organizzati in un Battaglione Mobilitato.

Nella città dei Papi, grazie alla spinta di moti popolari che chiedevano libertà e democrazia, crollò il regime pontificio e lo stesso Papa Pio IX, che tanta fiducia aveva suscitato negli ambienti liberali, fu costretto a fuggire a Gaeta, allora città del Regno delle Due Sicilie.

Il 9 febbraio 1849, un'Assemblea eletta con suffragio universale proclamò la Repubblica Romana ed il mese seguente ne affidò il Governo ad un Triumvirato composto da Giuseppe Mazzini, Aurelio Saffi e Carlo Armellini. Come bandiera, la Repubblica adottò il tricolore.

Intanto, dalla vicina Gaeta, ove si era rifugiato con la sua corte, Pio IX richiese l'intervento delle potenze europee onde restaurare il potere temporale.

⁴⁷ Paolo Mencacci, *Memorie documentate per la storia della Rivoluzione italiana*, vol. II, Tipografia di M. Armani – Roma, anno 1881, pagg.190 e 191.

Francia, Austria, Spagna e Regno delle Due Sicilie, Paesi cattolici retti da regimi assoluti o conservatori, attaccarono di buona lena il territorio della Repubblica da più parti.

Un Corpo di spedizione francese, forte di 7.000 uomini e guidato dal Generale Oudinot, sbarcò a Civitavecchia. A difesa della Repubblica affluirono in Roma giovani da ogni parte d'Italia e d'Europa. E molti furono i volontari che approdarono anche a Porto d'Anzio.

Il 27 aprile giunsero in porto a Civitavecchia due battelli, il “*Colombo*” ed il “*Giulio II*”, salpati da Chiavari, sui quali erano imbarcati 600 bersaglieri della disciolta “*Divisione Lombarda*” dell'Esercito Piemontese: tale divisione era stata costituita nel corso della campagna del 1848, con reclute e volontari provenienti dalle province liberate del Lombardo-Veneto, ovvero con i Finanziari lombardi che avevano partecipato alle famose “*Cinque Giornate*” di Milano.

I 600 bersaglieri rappresentavano una forza significativa, anche grazie alla particolare personalità del loro comandante, il glorioso Luciano Manara. Giunti a Civitavecchia, i bersaglieri furono sorpresi dalla presenza delle truppe francesi di Oudinot, le quali cercarono di impedirne lo sbarco, consentendo però di proseguire per Porto d'Anzio, dove sbarcarono il 27 aprile, in cambio dell'impegno di Manara a non combattere prima della metà di maggio.

In quel contesto, nel porto di Civitavecchia troviamo la presenza della sola scorridora (lgs. Guardaporto) “*Santa Fermina*”, mentre sconosciuta è la residenza delle altre quattro imbarcazioni su cui si poggiava la “*Stazione*”.

La “*Santa Fermina*”, in particolare, fu una delle unità militari visitate dal Capitano di Fregata della stessa spedizione francese, con il chiaro intento di impossessarsene, come da “*Rapporto Straordinario*” stilato a bordo della cannoniera “*San Benedetto*” dal Capitano Luigi Reali, Comandante il Guarda Porto di Civitavecchia, in data 3 maggio 1849 ed indirizzato al Colonnello

Alessandro Cialdi, come abbiamo ricordato Comandante della Marina Militare pontificia con sede proprio a Civitavecchia⁴⁸.

I bersaglieri-Finanzieri giunsero a Roma il 28 (il 29 secondo altri autori), con una marcia forzata attraverso Albano ed i Castelli Romani, accammandosi sulla Via di Borgo, come ricorda il Vecchj⁴⁹.

Nel frattempo anche Giuseppe Garibaldi vi giunse con i suoi volontari e fu proprio all'Eroe dei Due Mondi che venne affidato il comando del settore più esposto, quello del Gianicolo, sul quale il futuro Duce dei Mille combatté con appena 4.300 uomini, i quali, sebbene male armati, erano tutti determinati a difendere ad ogni costo la democrazia, la libertà, la stessa Repubblica. Appartenevano a tale schiera anche i Finanzieri pontifici, i quali col nome di "*Bersaglieri del Tebro*" furono posti al comando del Maggiore Callimaco Zambianchi.

Il 30 aprile 1849 i francesi giungevano alle porte di Roma. Sicuri d'incontrare una scarsa resistenza, avanzarono allo scoperto attaccando le mura vaticane, ma furono prima fermati dall'intenso fuoco dei difensori, e poi aggrediti sul fianco dai volontari di Garibaldi, il quale che uscito personalmente da Porta San Pancrazio guidò un furioso assalto alla baionetta. I francesi furono così costretti a ritirarsi.

Fu concordata una tregua d'armi. L'esercito repubblicano si volse allora contro le truppe borboniche, che avevano invaso il territorio della Repubblica arrivando sino ai Castelli Romani, appoggiati da una spedizione militare spagnola sbarcata qualche giorno prima a Nettuno ed a Porto d'Anzio⁵⁰. Garibaldi li sconfisse a Palestrina e a Velletri, ricacciandoli oltre il confine.

Nel frattempo il Generale Oudinot, ricevuti ingenti rinforzi, elevò il suo esercito a 30.000 uomini, elemento questo che gli consentì di denunciare la

⁴⁸ Federico Torre, *Memorie Storiche sull'intervento francese in Roma nel 1849*, op. cit., pagine 348 e 349.

⁴⁹ C. Augusto Vecchj, *La Italia – Storia di due anni 1848 – 1849*, Tipografia Scolastica di Sebastiano Franco e Figli – Torino, seconda edizione 1856, Vol. II, pag. 194.

⁵⁰ Ivi, pag. 241.

tregua il 1° di giugno, comunicando che avrebbe attaccato il giorno 4 seguente. In realtà, attaccò nella notte tra il 2 e il 3 giugno, cogliendo di sorpresa i difensori e riuscendo ad impossessarsi dei punti chiave della città.

I difensori persero così Villa Corsini detta “*dei Quattro Venti*”, la quale, essendo situata su di una piccola altura fuori Porta San Pancrazio, dominava le mura cittadine. Le truppe di Garibaldi si lanciarono in una serie di sanguinosi contrattacchi.

La Villa fu presa e persa più volte, ma infine restò in mano ai francesi. La capitale della Cristianità fu così stretta d’assedio e bombardata. La popolazione, sopportando con coraggio i sacrifici, decise di contribuire alla difesa. Nonostante la Repubblica avesse ormai i giorni contati, soldati e romani continuarono a combattere e a resistere con tenacia.

I francesi aprirono le prime breccie il 21 giugno, mentre il 29 e 30 giugno sferrarono l’attacco finale, sfondando così le ultime difese. Mentre il Generale Garibaldi riuniva i suoi uomini per l’estrema difesa, in città si correva alle barricate.

Ma l’Assemblea per non sottoporre Roma a inutili distruzioni decretò la fine di ogni resistenza. Garibaldi non accettò la resa, e con un contingente di armati iniziò la ritirata verso Venezia, portando con sé la moglie Anita, incinta e malata. Mazzini riprese la via dell’esilio. Paradossalmente, il 3 luglio 1849, mentre le truppe francesi entravano spavalamente in città Roma, dal balcone del Campidoglio veniva proclamata la Costituzione della Repubblica Romana.

Dopo la resa di Roma ed il ripristino del Governo pontificio, il Ministero delle Finanze, con ordinanza del 27 luglio 1849, dispose lo scioglimento della Corpo dei Finanziari, ingiungendo nel contempo: <<...*di rimanere ogni singolo individuo al suo posto, finché la Commissione istituita pel riordinamento, non avesse preso quelle determinazioni, rispettive a ciascuno, sulle passate vicende. Ultimato il lavoro della Commissione, con l’epurazione degli individui che troppo si compromisero né moti politici dell’epoca repubblicana, e di coloro*

che furono incorporati nell'epoca medesima, stabilite momentanee punizioni per altri, il Ministero suddetto, con ordine del giorno del 12 ottobre 1849, ristabili il Corpo...>>⁵¹.

La Guardia di Finanza pontificia fu quindi riorganizzata in 8 Comandi di Compagnia territoriali e 4 Comandi di Tenenza, oltre ad un Reparto a Cavallo ed un servizio di Marineria (scorporato dalla Marina da Guerra), articolato sempre nelle due “Stazioni Guarda Coste” di Ancona e di Civitavecchia.

Gli stessi “*Comandanti della Marina Doganale*” dipenderanno direttamente dalla Direzione delle Dogane, così come si evince da una circolare relativa alla franchigia postale dello Stato Pontificio emanata il 10 ottobre del 1850 dal Ministro delle Finanze Galli⁵².

Sul fronte economico, occorre dire che il 1° febbraio del 1850, la Commissione governativa di Stato escluse le città di Ancona e Civitavecchia dalle “franchigie doganali”, lasciandole solo nell'ambito portuale, ma con molte limitazioni, causando, quindi, prevedibili malumori, rimostranze e suppliche da parte della popolazione locale.

In verità, grazie al perdurare della presenza della Guarnigione francese, così come pure delle Agenzie di commercio della medesima nazionalità, ma anche inglesi e di altri Stati europei, il porto di Civitavecchia si vide timidamente incrementare i propri traffici.

Attorno al 1855, come ci ricorda l'Oliva, le “Stazioni Guardacoste” di Ancona e Civitavecchia disponevano di 43 uomini, compresi 4 ufficiali, 2 nostromi, 6 vice nostromi e 31 marinai.

⁵¹ Tratto da *La Truppa di Finanza nello Stato Romano*, in rivista <<Monitore della Guardia di Finanza>>, n. 20 del 13 marzo 1900.

⁵² Dalla *Raccolta delle Leggi e Disposizioni di Pubblica Amministrazione dello Stato Pontificio*, Vol. IV, Stamperia della R.C.A. – Roma, anno 1851, pag. 158.

Quella di Civitavecchia si trovava al comando del Tenente Eugenio Alessandrini ed aveva alle dipendenze 15 uomini, tra timonieri e marinai, pur disponendo ormai solo di 2 scorridore⁵³.

L'intero Corpo della Finanza Pontificia, che in alcuni testi amministrativi e giuridici viene ancora definito "*Truppa Doganale*", risulta essere posto alle dipendenze del Capitano Ispettore Antonio Buglielli, con un organico complessivo di 1.809 uomini⁵⁴.

Questo stato di cose – almeno riguardo alla Marineria Doganale – rimase invariato, almeno sino al 1856, anno in cui, come si ricordava in precedenza, la "Marina Doganale" entrò nuovamente a far parte integrante di quella Militare, alle dirette dipendenze, quindi, dello stesso Colonnello Alessandro Cialdi, che un tempo ne era stato il più prodigo fra gli Ispettori Comandanti, subentrato proprio in tale contesto storico al Ten. Col. Egidio Falzacappa, che a sua volta ne era stato integrato dopo i fatti del '49.

Ed ancora in tale contesto, sia i Comuni che le Camere di Commercio di Ancona e Civitavecchia erano chiamate a contribuire per il mantenimento delle "*scorridoje e piccoli guardaporti*", coso come fu ascritta in bilancio, alla voce "introiti", la somma di 6.500 scudi⁵⁵.

Da quel preciso istante, Marinai e Finanzieri pontifici condivideranno sorti e attività operative in mare, spesso anche in unione alla Marina Imperiale francese, così come ci ricorda lo stralcio di un articolo pubblicato su di un "foglio settimanale" del 1857.

<<Il battello a vapore Tevere – esordisce la notizia – appartenente al governo pontificio, attualmente al servizio della divisione francese a Roma, comandato dal signor capitano Olivieri, giunse nel porto di Ripagrande alle

⁵³ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 133.

⁵⁴ Vgs. *Almanacco romano, ossia raccolta dei primari dignitari e funzionari della Corte Romana pel 1855*, Tipografia Chiari – Roma, anno 1855, pag. 172.

⁵⁵ Dal *Conto Consuntivo Generale della Reverenda Camera Apostolica per l'esercizio 1856 – Bilancio Generale*, Tipografia della Reverenda Camera Apostolica – Roma, anno 1858, pag. 95.

ore 11 pomerid. del 19 corr. rimorchiando un bastimento unitamente uscito dal porto di Civitavecchia alle 11 antimeridiane, e riportando in Roma il concerto del 40° battaglione francese di linea (il quale era stato, per ordine del generale conte di Goyon comandante la divisione, inviato a Civitavecchia per rendere onore a Sua Santità) e i soldati pontifici di finanza, nonostante una navigazione resa difficile dalla piena del fiume>>⁵⁶.

Negli stessi anni '50, la recrudescenza del contrabbando marittimo e doganale toccò punte allarmanti. A quel punto il Governo pontificio dispose, nel febbraio del 1850, la soppressione delle franchigie commerciali per il porto di Civitavecchia, che risalivano ai tempi di Papa Benedetto III, ordinanza che rimarrà in vigore sino al febbraio del 1855, come ci ricordò lo Spellanzon⁵⁷.

Un anno prima, nel 1854, un importante Dizionario Corografico ci ricorda che in quel contesto storico, Civitavecchia, capoluogo di Distretto e di Delegazione (con circa 10.000 abitanti), era considerata come il <<...centro dell'emporio di Roma>>, aggiungendo anche che: <<Le esportazioni del suo porto consistono in zolfo naturale, olio, lane, legname da costruzione, acciughe, pozzolana, cereali, ecc., e l'importazione in vini, panni, sete, tele, merluzzi, salumi, ecc. Nella città vi sono manifatture di tele, filatoi di lana, conterie di pellami e simili>>⁵⁸.

A pochi anni dall'unificazione nazionale italiana – ci avviamo quindi al fatidico biennio 1860 – 1861 – il grande porto del Tirreno centrale verrà avvantaggiato, soprattutto riguardo ai commerci, dall'avvento di un nuovo mezzo di locomozione: il treno.

⁵⁶ Cfr., *Varietà e notizie religiose – Stati Pontifici*. In <<Il Vero Amico>>, n. 44 del 30 ottobre 1857, pag. 176. Lo stesso foglio aveva riportato ampia cronaca della visita papale a Civitavecchia nel precedente n. 43 del 23 ottobre.

⁵⁷ Cesare Spellanzon, *Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia*, vol. 8, Rizzoli Editore. Milano, anno 1965, pag. 243.

⁵⁸ Cfr., *Corografia D'Italia, ossia Gran Dizionario storico – geografico – statistico delle città, borghi, villaggi, castelli, ecc. della penisola*, edizione Francesco Pagnoni – Milano, anno 1854, pag. 571.

L'esecuzione della tratta ferroviaria che avrebbe collegato Roma a Civitavecchia fu avviata il 14 ottobre 1857 ed inaugurata il 25 marzo 1859, con un convoglio che partì dalla città del Tirreno alle 6,30 e giunse alla Stazione di Porta Portese alle 9,30, con circa duecento persone a bordo.

Con l'apertura della linea ferroviaria, una buona parte dei trasporti marittimi diretti a Roma si concentrarono proprio a Civitavecchia, con grave pregiudizio per la linea fluviale che partiva da Fiumicino.

In verità, il treno avrebbe assicurato enormi vantaggi anche per il sempre deleterio fenomeno del contrabbando, reato grave severamente punito dal Governo del Papa, ma non per questo estraneo spesso alla stessa Corte pontificia.

Come ci ricorda, infatti, un testo scandalistico apparso nel 1860 (le cui osservazioni furono poi riprese da non pochi autori), riferendosi proprio al ruolo che Civitavecchia continuava ad avere in tale ambito: *<<Il contrabbando negli Stati del papa è severamente punito: Civitavecchia è porto franco, ma le gite del papa in quella città fornivano l'occasione di un contrabbando sopra scala vastissima.*

Siccome queste gite erano conosciute molto tempo prima, così i mercanti e i ricchi particolari facevano indirizzare colà le merci di loro commissione: ne vi era prelato o cameriere che, per conto proprio o per farne speculazione, o per conto altrui, non acquistasse stoffe, seterie, merletti ed altri articoli, onde n'erano ingombre le anticamere.

Il papa che le attraversava non poteva non vedere quell'abbondante paccottiglia, che era poi caricata sui frugoni (non è un errore di trascrizione) e le carrozze e trasportate a Roma con vistoso lucro dei tonsurati contrabbandieri.

Nel solo secondo viaggio si calcolò che passasse di contrabbando per circa 70 mila scudi di mercanzia, e solamente il frugone delle argenterie, scortato da dodici carabinieri di palazzo, ne portava diecimila scudi.

I doganieri sel sapevano; ma il frugone essendo coperto dall'inviolabile strato rosso, collo stemma delle due chiavi incrociate, si levavano il cappello e dicevano ridendo: "Passi; cotesti contrabbandieri privilegiati non sono della bassa genìa che va in galera" >> "59.

Nel corso del 1860, a seguito dell'occupazione piemontese delle Marche, lo Stato Pontificio risulterà ridotto al solo Lazio, suddiviso, quindi, fra la Comarca di Roma e le quattro delegazioni di Frosinone, Velletri, Viterbo e Civitavecchia, che rimase così l'unico porto a disposizione del Papa e per questo ancora protetto dalle truppe francesi.

Ciò comportò una notevole ripresa delle attività commerciali, ma soprattutto di quelle cantieristiche, tanto che il locale Arsenale subirà un notevole incremento nelle ordinazioni.

In tale contesto, venne però meno il ruolo della Marina da guerra e di quella di Finanza del Pontificio, le quali, ancora sotto la guida del Colonnello Cialdi (che la manterrà sino al settembre del 1870), si dovette limitare alla sorveglianza delle coste tirreniche laziali, alla vigilanza lungo il Tevere, ma soprattutto per impedire eventuali sbarchi di Garibaldini e Mazziniani, vero spauracchio per chi temeva un imminente "Presca di Roma".

Non di meno, occorre dire che dalla stessa Civitavecchia partirono però alla volta del Sud Italia non poche imbarcazioni cariche di "legittimisti", o di "reazionari", a seconda del giudizio dei contemporanei, desiderosi di riportare sul trono di Napoli il deposto Re Francesco II, che da qualche mese si era trasferito a Roma, dopo la resa della piazzaforte di Gaeta.

Ma non si trattava solo di "legittimisti" o "reazionari", in quanto dallo stesso porto presero il mare anche non pochi briganti meridionali, fra cui campeggia sicuramente il noto Giuseppe Tardio, originario di Piaggine (Salerno).

⁵⁹ Aurelio Angelo Bianchi Giovini (a cura di), *Il Papa e la sua corte. Ricordi inediti d'un Carabiniere al servizio di Sua Santità*, Editore Bastia – Roma, anno 1860, pag. 21.

Il 18 settembre 1861, dopo aver presi contatti con il comitato borbonico sorto a Roma, il brigante Tardio s'imbarcò da Civitavecchia con trentadue uomini alla volta della sua amata terra d'origine. Sbarcato ad Agropoli - almeno secondo alcuni biografi - nella notte fra il 21 ed il 22 settembre, iniziò proprio da quella località le proprie azioni di rivolta antiunitaria, che ben presto dilagheranno in varie parti del Cilento.

E del ruolo avuto in tale ambito dal porto di Civitavecchia vi è abbondante traccia in un giornale napoletano redatto in vernacolo, il poco conosciuto "*Cuorpo de Napole e lo Sebbeto*", il quale, in un suo numero dell'agosto '61 così annotò: <<*Da Civitavecchia parte de tanto ntanto pè Terracina no vaporetto romano chiamato S. Pietro che porta denare e arme a li brigante*>>⁶⁰.

Al fenomeno non furono estranei gli stessi Finanzieri e le loro "Scorridore", tant'è gli stessi furono spesso "tirati in ballo" da alcuni giornali italiani, nel contesto di alcuni reportage relativi alla presunta complicità del Governo Pontificio nel mantenere attiva la lotta legittimista nel Sud Italia.

È il caso, tanto per citare un esempio, del reportage datato Roma 2 giugno 1863 con il quale l'editorialista, nel ricostruire alcuni attività legittimiste e brigantesche, aggiunse alcuni particolari riguardanti proprio il porto di Civitavecchia.

In particolare nella corrispondenza si legge che: <<*Nella notte del 27 al 28 fuvvi gran movimento nel nostro porto per imbarco reazionari. Il noto Giacchetti, Di Mano e il Capitano delle Finanze furono gl'imbarcatori, coadiuvati dai marinai Luigi Caruso e Pietro Ruggeri. I reazionari furono imbarcati sulle scorridore pontificie, e scortati da un lancione della corvetta avanti a prua era un cannone.*

⁶⁰ Dal giornale "*Cuorpo de Napole e lo Sebbeto*", numero di sabato 24 agosto 1861, pag. 864.

Questo rientrò la mattina spargendo voce di una perlustrazione eseguita lungo la spiaggia, e per dare una tinta di verità alla cosa uscì nello stesso modo dal porto per due altre notti>>⁶¹.

Agli albori del Regno d'Italia, Civitavecchia era quindi una Delegazione dello Stato Pontificio, dalla quale dipendeva il locale Distretto, nel quale abitavano 20.701 “anime” e dal quale dipendevano i “Governi” di Corneto e Manziana⁶².

Molto importante risulta essere, sia per la città che per lo Stato, l'antichissimo porto, anche se bisognevole di un urgente programma d'ampliamento, come giustamente ebbe a suggerire lo stesso Colonnello Cialdi, in un suo poco conosciuto pamphlet.

Nel perorare la causa dell'ammodernamento della struttura, per la quale ipotizzava la realizzazione di nuovi bacini, il Comandante della Marina Militare e di Finanza pontificia non mancò di evidenziare i benefici che la nuova struttura avrebbe avuto anche ai fini fiscali.

In un passo della relazione, si legge: *<<In fatti il commercio guadagna nella istituzione dei bacini, propriamente detti, più celerità nello scarico e per conseguenza nelle vendite, e diminuisce, secondo i calcoli del baron Carlo Dupin, il 18 per cento nelle spese di scarico e nel collocamento in magazzino.*

I bastimenti ormeggiati in acqua tranquilla ed a ridosso dei venti forti conservano meglio i loro scafi, i loro attrezzi e soprattutto i loro ormeggi: posti in un recinto con diligenza guardato non hanno a temere verun rubamento.

In quanto al Governo guadagna non solo i diritti imposti alle mercanzie tolte all'occasione del contrabbando, ma tutta la economia che risulta da un numero minore d'impiegati necessari alle operazioni di dogana e dei balzelli (diritti indiretti) in bacini esattamente chiusi, con magazzini spaziosi, regolari e

⁶¹ Dal giornale “*Il Pungolo – giornale politico popolare della sera*”, Napoli, venerdì 5 giugno 1863.

⁶² Dalla *Descrizione Topografica di Roma e Comarca* – edita a Roma, anno 1864, pag. 16.

contenenti, in luogo separato, ciascuna specie di prodotti soggetta a tasse differenti>>⁶³.

Ma il Cialdi, oltre al pamphlet presentò, l'anno dopo, anche un articolato progetto alla Camera di Commercio, che purtroppo non ebbe modo di recepirlo.

Con la proclamazione dell'unità d'Italia, intervenuta nel marzo del 1861, i reparti della Truppa di Finanza Pontificia rimasti fedeli al Papa Re continuarono ad operare nei territori sottoposti ancora al dominio temporale dei Romani Pontefici, vale a dire in quelli corrispondenti più o meno all'odierno territorio della regione del Lazio, i quali si estendevano da Sud a partire dal Promontorio del Circeo sino a Nord con la frontiera italiana rappresentata dal Fiume Chiarone, poco sopra Civitavecchia.

Scarse sono giunte sino a noi le notizie concernenti sia la "Marina di Finanza" che la "Stazione Guarda Coste" di Civitavecchia, la quale – nonostante l'organicità in seno alla Marina da Guerra della quale fu branca – pure rimarrà ancora nell'organico operativo della "Truppa di Finanza" pontificia, il cui Comandante (Ispettore in Capo) fu per molti anni il Maggiore Carlo Vicarj.

Da una guida del 1866 apprendiamo, tuttavia, che in quel contesto storico, la Marina di Finanza – ribattezzata nuovamente, ma crediamo solo a causa di qualche refuso si stampa, "Dogonale" – si trovava al comando del Capitano di Marina Carlo Cialdi, che giustamente lo storico Pierpaolo Meccariello ricorda essere stato il nipote⁶⁴ del grande Alessandro Cialdi, di cui abbiamo ampiamente fatto cenno in precedenza, facente anche funzione di "Soprintendente de' Vapori Pontifici" con sede al porto di Ripetta (Roma),

⁶³ Alessandro Cialdi, *Disegno per l'ingrandimento del Porto di Civitavecchia*, Roma, anno 1861, pagg. 12 e 13.

⁶⁴ Lo storico Giuliano Oliva lo ricorda, invece, come figlio. Carlo Cialdi era figlio del fratello di Alessandro, Angelo, e si era arruolato nella Marina pontificia nei primi anni '40, prendendo anche parte, nel 1842, alla spedizione che lo zio Alessandro compì in Inghilterra per l'acquisizione dei vapori, di cui abbiamo già trattato in precedenza.

coadiuvato da un Tenente in 1^a della stessa Marina da Guerra, che rispondeva al nome di Antonio Caraman, responsabile della “Stazione” di Civitavecchia⁶⁵.

Sono, quelli, anche gli anni del brigantaggio, ma anche del turismo d'importazione. Le selve che allora cingevano l'intera fascia costiera e l'entroterra pontino erano divenute rifugio di pericolosi briganti, i quali, inseguiti dalle truppe di linea cercavano di trovare scampo nella fuga via mare.

E se da un lato i Finanzieri di Civitavecchia furono impegnati nell'assicurare le faticose “*Squadriglie*” anti-brigantaggio, dall'alto la Marina di Finanza dovette fare altrettanto pattugliando il mare territoriale.

Nell'autunno del 1867 ebbe luogo la sfortunata “*Campagna dell'Agro Romano*”, culminata con la disfatta di Mentana, impresa con la quale Giuseppe Garibaldi sperava di strappare Roma al Papa.

Fra i numerosi volontari accorsi da ogni angolo del Paese ci furono anche le guardie doganali del Regno d'Italia, molte delle quali avevano già combattuto al fianco dell'Eroe dei Due Mondi, le quali preferirono disertare i propri reparti per una causa la loro ritenuta sacrosanta.

L'esempio dei doganieri italiani fu seguito – se non anticipato – dagli stessi Finanzieri dello Stato Pontificio, i quali da Viterbo, da Frosinone, da Ceprano e da altre località dell'agro pontino, disertarono dai rispettivi reparti, per accorrere in sostegno ai Comitati Rivoluzionari di Roma e delle altre città del Lazio. Fra queste anche Orte e Monterotondo, ove i militi di Finanza, solidarizzando con i Garibaldini, facilitarono il disarmo delle locali guarnigioni della Gendarmeria⁶⁶.

Altri ancora seguirono il Conte Luigi Pianciani, che in gioventù aveva fatto parte del Corpo della Finanza Pontificia, combattendo al suo fianco nella fazione di Tivoli ed in altre epiche battaglie. Alcuni, infine, pur rimanendo al

⁶⁵ Dalla *Guida Civile, Artistica, Commerciale e della città di Roma per l'anno 1866*, Stabilimento Tipografico G. Aurely – Roma, anno 1866, pagg. 216 e 217.

⁶⁶ Anton Maria Bonetti, *Da Bagnorea e Mentana. Storia dell'invasione garibaldina*, Tipografia Arcivescovile S. Paolino - Lucca, anno 1889, pag. 72.

proprio posto di servizio diedero un aiuto fraterno ai “colleghi italiani” ed agli altri volontari Garibaldini⁶⁷.

Molti di loro finiranno i loro giorni nei vari bagni penali dello Stato Pontificio, compreso quello di Civitavecchia, lo stesso ove il Sommo Pontefice Pio IX si recherà in visita pastorale appena l’anno dopo, esattamente il 26 ottobre del 1868.

La naturale conseguenza del fallimento dell’impresa garibaldina fu che proprio a Civitavecchia s’insediò una guarnigione dell’Esercito francese, ricordando che un Corpo di Spedizione della stessa nazione era “calato” a Roma in difesa del Papa. I soldati d’oltralpe rimarranno di stanza nella cittadina laziale sino all’epilogo del 1870, allorquando, scoppiata la guerra contro la Germania, ne furono ritirati per parteciparvi.

Riguardo al ruolo avuto dei Finanziari papalini nell’impresa tentata dai liberali e dai garibaldini, occorre aggiungere che in ogni caso si trattò di un modestissimo contributo, poiché la maggioranza dei militari della “*Truppa di Finanza Pontificia*” rimase fedele al Papa.

Ciò lo ebbe a ricordare lo stesso Generale Ermann Kanzler che aveva capeggiato le Truppe romane nella difesa dello Stato della Chiesa ed al quale, fra l’altro, spettò la controfirma delle proposte di concessione della Croce “*Fidei et Virtute*” successivamente concessa a non pochi Finanziari – alcuni dei quali anche del “Contingente di Mare” – che si distinsero a tutela del Soglio Pontificio.

Nel suo noto “*Rapporto*”, il Kanzler scrisse infatti che: <<***La Marina e la Truppa di Finanza***, l’una col guardare indefessamente la lunga linea della

⁶⁷ Gerardo Severino, *I Finanziari nell’impresa Garibaldina del 1867 nell’agro romano*, in <<Rivista della Guardia di Finanza>>, anno 2005.

spiaggia del Mediterraneo da sbarchi clandestini, l'altra concorrendo sovente a respingere la invasione, furono di utile sussidio>>⁶⁸.

Dopo la sfortunata impresa di Mentana, la situazione della Marina di Finanza pontificia sembra davvero destinata a peggiorare, tant'è vero che come ricorda l'Oliva: <<...ridotta ai minimi termini, era comandata da un Capitano di stanza a Civitavecchia>>⁶⁹.

In ogni caso, sempre l'Oliva ci ricorda che a Civitavecchia la "Stazione" di Finanza disponeva comunque di un buon numero di imbarcazioni.

Oltre alla pirocorvetta a motore "Immacolata Concezione", di 627 tonnellate, che fungeva da nave scuola, oltre che da imbarcazione destinata ai viaggi del Santo Padre, essa disponeva ancora del guardaporto "Santa Fermina" e di 7 scorridore, alcune delle quali però distaccate nel porto di Anzio⁷⁰.

Dalla "*Situazione e Destinazione della Forza di Marina nei vari Natanti e Posti di Servizio a tenore del contingente approvato*", un prezioso documento conservato nell'archivio del Museo Storico del Corpo, rileviamo che alla vigilia della "Presa di Roma", le unità della Marina di Finanza di stanza a Civitavecchia, oltre alla già citata pirocorvetta "Immacolata Concezione", sul quale risultano "imbarcati" il Colonnello Cialdi, il suo Stato Maggiore e numerosi uomini d'equipaggio (per un totale di 52 persone), e al guardaporto "Santa Fermina" (equipaggio di 1 nostromo, 1 primo cannoniere, 1 timoniere, 9 marinai di 1^a classe e 10 marinai di 2^a classe), le sette scorridore rispondevano ai seguenti nominativi:

- Scorridora n. 1 "S. Antonio";
- Scorridora n. 2 "S. Francesco";
- Scorridora n. 3 "S. Giovanni Battista";

⁶⁸ Dal "*Rapporto alla Santità di Nostro Signore Papa Pio IX felicemente regnante del Generale Kanzler Pro Ministro delle Armi sulla invasione dello Stato Pontificio nell'autunno 1867*", Roma per i tipi della Civiltà Cattolica, 1868, pag. 58.

⁶⁹ Giuliano Oliva, op. cit., pag. 146.

⁷⁰ Ibidem, pag. 146.

- Scorradora n. 4 “Santa Barbara”;
- Scorradora n. 5 “S. Michele”;
- Scorradora n. 6 “S. Angelo”;
- Scorradora n. 7 “S. Stanislao”.

L’equipaggio delle Scorradore di Civitavecchia e Anzio disponevano, a loro volta, di un equipaggio composto da 1 timoniere, 2 marinai di 1[^] classe e 3 marinai di 2[^] classe⁷¹.

Il 20 settembre 1870, con la caduta del Governo temporale dei Papi, ebbe fine con esso ogni sua istituzione, compresa la “*Truppa di Finanza Pontificia*”, la quale cessò definitivamente d’essere il 12 ottobre seguente.

⁷¹ Archivio Museo Storico Guardia di Finanza (d’ora in poi A.M.S.G.F.), fondo “Miscellanea”, Sezione “Truppa e Marina di Finanza Pontificia”, Scheda 151, fascicolo n. 15.

3° CAPITOLO

DALLA PRESA DI ROMA ALLA 1^ GUERRA MONDIALE

(1870 – 1918)

Prima di affrontare il tema dell'insediamento dei Finzieri italiani a Roma e nella "Comarca" (lgs. provincia unica di Roma), ci sia consentito ricordare il modesto, seppur importante, contributo offerto dalle Guardie Doganali del Regno d'Italia alla nobile causa di "Roma Capitale".

Con dispaccio ministeriale del 17 settembre 1870, la Direzione Generale delle Gabelle, per ordine del Ministro delle Finanze, On. Quintino Sella, mobilità un contingente di Guardie Doganali, che, dalla documentazione d'archivio consultata, viene definito come "*Forza Doganale Mobilizzata*".

Il contingente, ripartito su quattro Compagnie, fu posto al comando dell'Ispettore delle Gabelle di 3^ classe Cesare Paghini⁷², un ufficiale superiore appositamente inviato a Civitavecchia (luogo prefissato per la radunata generale) da Venezia, ove si trovava alla direzione della locale Ispezione delle Gabelle.

Le prime tre Compagnie, poste organicamente a disposizione della 2^ Divisione Militare, comandata dal Generale Bixio, che era arrivata a Civitavecchia il 15 settembre, subito dopo la partenza della Guarnigione

⁷² Nato a Verona il 31 gennaio 1824, l'Ispettore Paghini aveva percorso gran parte della sua carriera nel Corpo delle Guardie di Confine del Regno Lombardo Veneto, per poi transitare, nel 1867, nelle Guardie Doganali del Regno d'Italia. Pluridecorato (fra le varie decorazioni trascritte a matricola vi è anche il prestigioso Cavaliato di 1^ classe dell'Ordine del Falcone Bianco di Sassonia) per le molteplici operazioni di servizio conseguite durante la sua carriera, il Paghini, che fu anche Comandante del deposito Allievi Guardie di Venezia, rimase in servizio nel Corpo fino al 16 dicembre 1889, data della sua morte.

francese, risultano così articolate: 1[^] Compagnia al comando del Tenente di 2[^] classe Spedalieri Luigi⁷³, già comandante della Luogotenenza di Scandriglia (Umbria); 2[^] Compagnia al comando del Sottotenente Fenici Pietro⁷⁴, già comandante della Luogotenenza di Narni; 3[^] Compagnia al comando del Sottotenente Melani Averardo⁷⁵, già comandante della Luogotenenza di Orbetello.

Le tre Compagnie risultano composte rispettivamente da 72 guardie doganali (fra sottufficiali e guardie semplici), la maggior parte delle quali tratte dalle brigate di frontiera al confine pontificio.

Vi era, infine, una 4[^] Compagnia al comando del Tenente Bisi Giovan Battista⁷⁶, già comandante della Luogotenenza di Pontecorvo. Il reparto, composto anch'esso da una settantina di Finanzieri, fu inviato a Velletri, a disposizione della 9[^] Divisione Militare (Generale Angioletti).

Armati ed equipaggiati per gli impieghi di guerra, i Finanzieri furono riuniti tutti a Narni, da dove, secondo la testimonianza dello Spedalieri, raggiunsero il 20 settembre, la stazione ferroviaria di Orte⁷⁷. Il mattino del 21

⁷³ Nato a Napoli il 5 gennaio 1833, Luigi Spedalieri entrò giovanissimo nell'Esercito Napoletano, in qualità di soldato volontario nel 1° Reggimento Artiglieria. Il 17 dicembre 1857 entrò a far parte del Corpo delle Guardie dei Dazi Indiretti, col grado di brigadiere, grado con il quale fu incorporato nelle Guardie Doganali del Regno d'Italia in data 27 agosto 1862. Lasciò il servizio nel 1894 con il grado di Ispettore di Circolo di 3[^] classe.

⁷⁴ Il Fenici, nato ad Adria il 10 agosto 1826, si arruolò nella Guardia di Finanza del Lombardo Veneto nel 1847. Nel 1867, in seguito alla liberazione del Veneto, transitò nel Corpo della Guardia Doganale con il grado di Sottotenente. L'ufficiale rimase in servizio nel Corpo fino al 1889, allorquando fu congedato col grado di Tenente di 2[^] classe.

⁷⁵ Nato a Castel Franco di Sotto il 24 agosto 1832, il Melani era stato membro della Guardia di Finanza del granducato di Toscana, per poi transitare, il 16 gennaio 1862, nei Preposti Doganali del Regno d'Italia, col grado di Sottobrigadiere. Primo comandante del Deposito Allievi Guardie di Messina, il Melani fu congedato dal Corpo il 16 giugno 1892 rivestendo il grado di Ispettore di 2[^] classe.

⁷⁶ Il Bisi, nome noto nelle memorie storiche del Corpo per essere stato uno dei "Mille" di Garibaldi, entrò a far parte della Guardia Doganale il 20 novembre 1862. Nel Corpo vi percorse molti anni, congedandosi il 1° agosto 1896, con il grado di Tenente di 1[^] classe.

⁷⁷ "Storia della marcia nei giorni 19-20-21 e 22 settembre 1870", memorie del Tenente Luigi Spedalieri in data 21 novembre 1910. Archivio Museo Storico Guardia di Finanza (AMSGF) – Miscellanea – Busta Campagna del 1870 – Liberazione di Roma, fascicolo n. 245/2.

settembre, la “*Forza Doganale Mobilizzata*” partì in marcia alla volta di Viterbo, ove, giunti in serata, furono accolti dal Commissario Regio, Comm. *Poggi*, e da una “Musica” (lgs. Banda Musicale), alla quale facevano eco le grida: “*Viva la Finanza Italiana*”.

Il giorno seguente, il piccolo contingente proseguì a piedi in direzione di Corneto, l’odierna Tarquinia. Da qui, tramite ferrovia, raggiunse Civitavecchia, ove ad attenderlo vi era l’Ispettore Paghini, che lo passò in rivista.

Dalle memorie del Tenente Spedalieri apprendiamo che il 23 settembre gli furono consegnati dal Comandante del Piroscalo “Roma” tutti i battelli della ormai disciolta Marina di Finanza Pontificia, mentre dal Comando Genio Militare, che nel frattempo aveva preso alloggio presso l’ex Comando della Guarnigione francese, furono consegnati alle guardie doganali italiane tutti i corpi di guardia dei Finanzieri pontifici esistenti lungo la cinta portuale⁷⁸.

Come ricorda l’Oliva, fu la sola pirocorvetta “Immacolata Concezione” che rimase nei possessi del Papa, battente quindi bandiera pontificia, peraltro ancora sotto il comando del Colonnello Alessandro Cialdi, che lo manterrà sino al 1872.

Come ci ricorda il Generale Climinti, il resto dei natanti che componevano la Marina da guerra Pontificia: <<... *passarono alla Marina del Regno d’Italia, ma dopo poco tempo furono quasi tutte radiate perché inservibili*>>⁷⁹.

Storia a parte meriterebbe il piroscalo “San Paolo, il quale, sempre secondo il Generale Climinti: <<*Nel 1863 venne ceduto all’Amministrazione Doganale del Regno d’Italia e armato da finanzieri del ramo mare,*

⁷⁸ Secondo il prospetto della forza relativo ai giorni 10-15 settembre, fra i Corpi Pontifici di stanza a Civitavecchia ed adibiti alla difesa della piazzaforte, vi erano anche le Guardie di Finanza pontificie, rappresentate da 2 ufficiali e 57 fra sottufficiali e truppa. I medesimi, all’indomani dell’occupazione italiana, furono prosciolti e, quindi, rilevati nell’impiego dalle guardie doganali del regno d’Italia. Alcuni di essi, in realtà, entreranno a far parte del Corpo a partire dello stesso anno.

⁷⁹ Enzo Climinti, *Le Marina Militari Preunitarie e la piccola Marineria Doganale*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 2011, pagg. 26 e 27.

comandante compreso, per essere adibito al servizio di vigilanza lungo le coste adriatiche>>.

Nei giorni che seguirono, le guardie doganali stanziata a Civitavecchia furono adibite al servizio di vigilanza degli obiettivi militari, ma soprattutto in servizi di ordine pubblico, alle dipendenze dell'Ispettore di Pubblica Sicurezza, Cav. Antonio Santagostino.

A tal riguardo è da aggiungersi che al seguito dell'esercito liberatore era accorsa una numerosa schiera di vecchi e giovani esiliati romani, impazienti di rivedere i propri congiunti ed i luoghi nati. Tale evenienza era stata considerata dall'autorità militare molto allarmante, soprattutto se si considera che alcuni di essi si dirigevano verso Roma: “...coll'animo oltremodo irritato e con propositi deliberati di vendetta”, come ricordò il Generale Cadorna nelle sue memorie dedicate alla liberazione della città⁸⁰.

Gran parte di tale contingente, sotto il comando dello stesso Ispettore Paghini, si trasferì nella Città Eterna nei giorni che seguirono immediatamente la liberazione (probabilmente il 22 settembre), impiegati quindi in servizi di ordine pubblico, in ausilio ai 150 Carabinieri Reali che avevano seguito il Corpo di Spedizione.

Uno dei primi atti formali fu quello di prendere in consegna le caserme, gli archivi, l'armamento e quant'altro era appartenuta alla disciolta Guardia di Finanza pontificia.

Il passaggio di consegna fu personalmente eseguito dal Maggiore Carlo Vicarj, ultimo comandante (Ispettore in Capo) del Corpo, al quale si devono alcuni importanti documenti, sottoscritti in data 24 settembre 1870, dai quali emergono notizie interessantissime sia riguardo al personale, alla composizione ed alla dislocazione dei reparti, ma anche riguardo alla Marina di Finanza Pontificia, un vero fiore all'occhiello della Reverenda Camera Apostolica⁸¹.

⁸⁰ Raffaele Cadorna, *La liberazione di Roma nell'anno 1870 ed il plebiscito: narrazione politico-militare*, Edizione Roux Frassati – Torino, anno, 1889, pag. 183.

⁸¹ A.M.S.G.F., fondo Miscellanea, Scheda 151, fascicolo n. 15.

Mentre il reparto del Sottotenente Melani si occupò di impiantare il servizio di vigilanza doganale presso la città franca e nelle Brigate della giurisdizione di Civitavecchia, la Compagnia del Bisi rimase in Velletri: <<... *in attesa del plebiscito, che doveva sanzionare uno dei più grandi fatti della storia moderna e completare l'unificazione italiana*>>, come ricordò il Generale Sante Laria nella sua opera dal titolo *“I fasti militari dei Finanzieri d'Italia”*.

In occasione del Plebiscito Popolare, indetto per il giorno 2 di ottobre in Roma ed in “Comarca”, i Finanzieri mobilitati furono chiamati a concorrere nei servizi di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, prestando quindi opera di vigilanza anche nei seggi allestiti in varie zone della città e della citata provincia.

In seguito al plebiscito, la *“Forza Doganale Mobilizzata”* fu in parte disciolta, ed il relativo personale fece rientro ai reparti di provenienza, in parte destinata invece ai nuovi incarichi istituzionali demandati dal Governo alla Guardia Doganale.

Sul fronte operativo occorre rilevare che per effetto di una circolare della Direzione Generale delle Gabelle, era stata sospesa temporaneamente (ad eccezione del sale e delle farine) la riscossione dei dazi d'importazione e di esportazione, oltre ad ogni altra formalità doganale, per le merci che passavano la linea di terra che divideva le Province Romane dalle altre del Regno d'Italia⁸².

Ciò aveva consentito ai “Doganieri” italiani di poter contare su un modesto “lasso di tempo”, rilevatosi necessario per poter meglio disporre le strutture operative (Uffici Doganali e Guardia Doganale) alle nuove necessità conseguenti all'annessione di Roma e provincia. La norma fu, infatti, abrogata di lì a poco (il 2 di ottobre), per effetto della circolare n. 6423 della Direzione

⁸² Trattasi della circolare n. 6100 del 15 settembre 1870.

Gabellaria, con la quale si diede una primaria sistemazione a quelli che dovevano essere i nuovi uffici doganali.

Non meno importante fu il disposto del R. decreto n. 5959 del 18 ottobre 1870, per effetto del quale furono estese alle Province Romane le varie disposizioni in materia di diritti marittimi, ivi comprese quelle concernenti le tasse di sanità marittima.

Con Regio decreto n. 6044, in data 16 novembre 1870, fu approvato il *“Ruolo Organico delle Ispezioni delle Gabelle e del Contingente della Guardia Doganale”* per la provincia unica di Roma (comprendente i territori di Viterbo, Civitavecchia, Frosinone e Velletri).

Dai prospetti allegati al provvedimento emerge la seguente dislocazione delle Ispezioni delle Gabelle, dipendenti tutte dall'Intendenza di Finanza di Roma.

Ispezione di Roma, operante nella circoscrizione Roma e Comarca (provincia), con in aiuto un Sotto Ispettore. Con successivo D.M. del 30 novembre 1870 vi furono assegnati l'Ispettore di 4^a classe Giuseppe Toja ed il Sotto Ispettore reggente Francesco Cobbe, (lo diventerà effettivo il 21 maggio 1871).

Ispezione di Civitavecchia, operante nella circoscrizione di Civitavecchia e Viterbo. Con lo stesso decreto ministeriale vi fu assegnato l'Ispettore di 4^a classe Ferdinando Novi.

Ispezione di Velletri, con circoscrizione di servizio i circondari di Velletri e Frosinone. Retta inizialmente (per 40 giorni a far data dal 7 novembre 1870) dal Tenente Spedalieri, l'Ispezione passò all'Ispettore di 4^a classe Giuseppe Dal Re⁸³.

⁸³ L'ufficiale proveniva dall'Ispezione di Pontecorvo, laddove, il 26 settembre aveva ricevuto l'ordine da parte della Giunta di Governo e dal Regio Commissario di Frosinone di ricevere in consegna effetti e capitali delle sopresse Dogane Pontificie. L'ispettore fu coadiuvato dal Tenente Bisi, che vi rimase fino al 15 luglio 1871, data del suo trasferimento a Porto Venere.

In virtù di quanto disposto dal citato decreto, la circolare n. 17441 del 25 dicembre 1870 della Direzione Generale delle Gabelle istituì anche i primi veri e propri Comandi territoriali della Guardia Doganale: le Luogotenenze, le quali furono inquadrare nell'ambito delle varie Ispezioni, definite comunemente "Circolo".

Il Circolo di Roma fu ovviamente quello più consistente dal punto di vista organico e rimarrà retto dall'Ispettore Cesare Paghini, stanziato nei locali del Complesso di San Michele a Ripa, già sede del Comando della Guardia di Finanza Pontificia⁸⁴.

Il Contingente della Guardia Doganale, inquadrato nella III Divisione di Firenze, venne inizialmente fissato in 412 unità.

Riguardo al tema del personale, così come era stato previsto per i disciolti Corpi, Armi e Specialità dell'Esercito Pontificio, anche gli appartenenti all'ex Guardia di Finanza pontificia transitarono in parte nella Guardia Doganale del Regno d'Italia, come accadde all'ex "Foriere" Cesare Quagliardi, che prestava servizio nella Truppa di Finanza Pontificia di Civitavecchia dal giugno del 1866⁸⁵.

Fra di loro non ci sarebbe stato il Capitano "onorario" della Marina pontificia Carlo Cialdi, il quale non entrò a far parte della Guardia Doganale, come erroneamente riporta lo storico De Paolis⁸⁶.

Uno dei primi atti che prevede ciò è contenuto nel R. decreto 13 ottobre 1870, n. 5920, con il quale furono estese a Roma e provincia altrettante

⁸⁴ Il Paghini lo resse fino al 17 settembre 1871, data del suo rientro a Venezia.

⁸⁵ Cesare Quagliardi era nato a Loreto (Ancona) il 10 gennaio 1846. Arruolatosi nella Guardia di Finanza Pontificia il 6 agosto 1860, in qualità di semplice "Comune" (lgs. Finanziere) vi percorse una rapida carriera, che nel giugno del 1866 lo vide indossare i gradi di Foriere a Civitavecchia. Dopo la liberazione di Roma, nel settembre del 1870, transitò nelle Guardie Doganali con il grado di Brigadiere. Successivamente entrò a far parte della categoria degli Ufficiali, rimanendo in servizio nel Corpo sino al 9 maggio del 1902, data in cui l'ufficiale cessò di vivere, mentre si trovava al comando del Circolo di Siracusa, con il grado di Ispettore di Circolo.

⁸⁶ Carlo De Paolis, *Alessandro Cialdi e la Marina Pontificia di Finanza*. In Antonio Dolcetta, <<*Il Quartierone. Storia e restauro della caserma Bruzzesi*>>, Arti Grafiche Srl – Pomezia, anno 2008, pag. 14.

disposizioni in materia finanziaria. All'art. 21 del Decreto Reale si legge: <<*La Guardia di finanza attualmente esistente in Roma e nelle Province Romane sarà immediatamente riordinata in conformità delle predette disposizioni*>>.

Il successivo R. decreto n. 6128 dell'11 dicembre 1870 stabilì, infine, la sede, l'ordine e la classe delle Dogane nella provincia di Roma, aumentate di numero e di competenze. Veniva, quindi, annullato il dispositivo della precedente circolare del 2 ottobre 1870 in base alle quali le uniche Dogane romane alle quali potevano essere spedite merci estere con bolletta di cauzione erano quelle di Civitavecchia, Terracina e Roma Ripagrande.

Con l'annessione di Roma e della "Comarca" al Regno d'Italia, fu, quindi, esteso anche nei nuovi territori il "Corpo delle Guardie Doganali".

A questo punto, per meglio comprenderne il valore, è opportuno fare un passo indietro per descrivere le origini e lo scopo di tale Corpo armato dello Stato, il quale era stato istituito subito dopo l'unità del Paese con personale proveniente dalle varie milizie finanziarie pre-unitarie.

Sorto nel 1862, per effetto della Legge del 13 maggio che lo mise, sin da allora, alle dipendenze del Ministro (e non del Ministero) delle Finanze, il Corpo delle Guardie Doganali ebbe, quale compito principale la: <<*...repressione del contrabbando e la tutela dei dazi, la cui riscossione è affidata all'Amministrazione delle Gabelle*>>, così come cita l'art. 2 del Regolamento Organico del Corpo emanato il successivo 13 novembre⁸⁷.

Il suo nome, invece, fu motivato essenzialmente dal fatto che allora le imposte principali erano, per tradizione, quelle riscosse dalle Dogane, e quindi i dazi doganali di confine, che in quel contesto storico - si stima - davano un'entrata di circa 60 milioni di lire annue.

In realtà, il Corpo si sarebbe occupato, come vedremo in avanti, anche della privativa sul sale e sul tabacco, che allora introitavano le casse dello Stato

⁸⁷ Con R. Decreto n. 989.

di circa 110 milioni di lire annue, ma anche delle private sulle polveri piriche e sul lotto⁸⁸, che, invece, recavano utili per oltre 40 milioni di lire annue⁸⁹.

Il Corpo, che faceva parte integrante della Forza Pubblica, era, quindi, destinato prioritariamente alla custodia ed alla vigilanza della linea e delle zone doganali di terra e di mare, mentre in caso di guerra poteva essere mobilitato ed il suo personale posto sotto la dipendenza del Ministero della Guerra o di quello della Marina.

Per l'esecuzione del servizio, il Corpo era ripartito in 27 Divisioni, 74 Circoli, 76 Distretti, 296 Luogotenenze e 1.535 Brigate, con una dislocazione territoriale alquanto capillare e simile a quella dei Reali Carabinieri, con una maggiore intensità lungo le frontiere terrestri e marittime del Regno, in maniera tale da dar vita ad una fitta maglia di vigilanza costiera e doganale.

A Capo delle Divisioni vi erano, allora, i *Direttori Compartimentali delle Gabelle*, i quali, oltre al Corpo dei Finanziari, dirigevano anche gli uffici esecutivi doganali esistenti nella propria giurisdizione⁹⁰.

I Circoli ed i Distretti, così come si esprimeva il regolamento Doganale del 1862, erano altrimenti definiti rispettivamente *Ispezioni e Sotto Ispezioni delle Gabelle*, in relazione al grado ricoperto dal funzionario titolare, Ispettore o Sottoispettore, dal quale dipendevano, oltre alle Guardie Doganali, anche gli altri uffici gabellari e doganali stanziati nel territorio di competenza.

Da quel momento, sia negli atti ufficiali che nelle cronache del tempo, non vi fu una netta separazione fra i due termini, i quali perciò furono

⁸⁸ Il monopolio del gioco del lotto e del gioco in generale era ovviamente riservato allo Stato. La vigilanza delle guardie doganali era, quindi, finalizzata a reprimere il gioco vietato o clandestino, ovvero irregolare in tutte le sue manifestazioni, assicurando la propria azione sia durante le operazioni di consegna, che di deposito delle matrici del lotto.

⁸⁹ La privata sulla polvere da sparo fu abolita il 5 giugno 1869, anche se in realtà sostituita da un'imposta di fabbricazione.

⁹⁰ Il Regno d'Italia era stato suddiviso in Regioni, Province, Circondari, Mandamenti e Comuni. Mentre il Circondario era diretto da un Vice Prefetto, il Mandamento era posto sotto la direzione del Pretore, carica analoga anche in campo giudiziario.

indifferentemente utilizzati sia riguardo alla gestione del Corpo, sia riguardo all'amministrazione "civile" delle Gabelle, sia riguardo all'area di competenza territoriale⁹¹.

Con l'istituzione delle Intendenze di Finanza, avvenuta per effetto del Regio decreto n. 5286 del 26 settembre 1869, era venuta meno l'importanza delle Direzioni Compartimentali delle Gabelle, di fatto abolite contestualmente. Per tale ragione, a norma dell'art. 1 del successivo Regio decreto del 28 dicembre 1869, che aveva istituito di nuovo i Comandi di Divisione, si stabilì che: <<La Guardia doganale per quanto si attiene al compito di scoprire e di accertare le contravvenzioni di finanza a qualunque ramo si riferiscono, è posta sotto gli ordini dell'Intendente di Finanza della provincia>>, mentre il successivo art. 3 aveva previsto che l'Ispettore Capo delle Guardie rispondeva solo della disciplina e dell'amministrazione della Massa del Corpo della Guardia Doganale che compone la sua Divisione.

Tralasciando l'analisi dettagliata delle altre leggi, regolamenti e disposizioni concernenti i sistemi doganali e finanziari del novello Stato italiano, da considerarsi fin troppo tecniche, e quindi d'uso esclusivo da parte di esperti e cultori della materia tributaria⁹², ricostruiamo ora le prime vicende legate alla presenza a Civitavecchia del nuovo "Contingente di Mare", rappresentato dalla Brigata "mare"⁹³.

⁹¹ Sulla base dell'art. 12 del Regolamento Organico del Corpo, gli Ispettori e di Sotto Ispettori, pur conservando la qualifica di "impiegati amministrativi" delle Gabelle avevano la qualità di ufficiali superiori delle Guardie Doganali e, per questo, dovevano vestire la divisa sulla quale venivano apposti gli equivalenti gradi militari di Tenente Colonnello e Maggiore.

⁹² Per meglio comprendere la vastità della materia, ricordiamo che le entrate ordinarie del Regno consistevano in Imposte Dirette (prediale e sulla ricchezza mobile), Indirette sui consumi (diritti di confine, marittimi e sanitari, dazi di consumo ed imposte di fabbricazione), Monopoli fiscali, imposte sui trasferimenti, sugli atti e sugli affari.

⁹³ Brigate "mare" erano quelle collocate lungo quei tratti del litorale che non potevano essere sorvegliati senza imbarcazioni, vigilando il movimento della navigazione mercantile e da pesca lungo le coste, entro i 10 chilometri della sponda del mare, impedendo e reprimendo i tentativi d'imbarco o di sbarco nei luoghi ove tali operazioni non erano permesse.

Con un organico di un Sotto Brigadiere e quattro guardie del contingente di mare, la Brigata fu fornita di una sola “*palanghesara*” a remi di circa 12 metri, con la quale svolgere il servizio di pattugliamento costiero, altrimenti definito in atti “servizio di crociera”.

Il reparto fu affidato ad un vero “lupo di mare”, l’allora Sotto Brigadiere Angelo Veneroso, un napoletano che aveva militato, sin dal 1856, nella Marineria Doganale napoletana e che vantava una lunga esperienza in campo⁹⁴.

Il bravo sottufficiale, promosso Brigadiere il 16 aprile del 1871, rimarrà a Civitavecchia sino al 1° ottobre dell’anno seguente, data in cui dovette raggiungere una nuova sede di servizio, la Brigata “mare” di Massa.

La vigilanza nella darsena fu, invece, organizzata anche in relazione alle importanti prescrizioni stabilite nel frattempo dal Capitano Giuseppe Cilento, f.f. di Comandante di Porto.

Fra queste vi era certamente anche la tutela del porto anche in ambito militare, ricordando pure che Civitavecchia dal 1° novembre dello stesso 1870 era divenuta sede di Compartimento Marittimo, competente per il tratto di costa tirrenica che interessava le “provincie romane”, con competenza che si estendeva ai porti di Anzio, Terracina e ovviamente Fiumicino.

Molto ridimensionata rispetto al passato risulta la funzione di tale porto in ambito mercantile e peschereccio, così come emerge da una recensione pubblicata nel 1872 dalla “Rivista Marittima”.

Secondo tale rivista: <<*L’attuale Compartimento di Civitavecchia (.) non possiede che due brigantini, 6 golette e una trentina di latini, la maggior parte addetti alla pesca. Il movimento della navigazione nel porto di Civitavecchia*

⁹⁴ Nato a Resina (Napoli) il 9 dicembre del 1842, il Veneroso si era arruolato, quale mozzo, nella Marineria dell’allora Corpo delle Guardie dei Dazi Indiretti del Regno delle Due Sicilie, nel quale militò sino all’unità d’Italia. Munito del Diploma di Capitano di Gran Cabotaggio, entrò a far parte del Corpo delle Guardie Doganali il 16 settembre del 1863, con la qualifica di guardia di mare. Promosso Sotto Brigadiere “mare” il 16 febbraio del 1864, prestò servizio nel napoletano, prima di essere destinato, sul finire del 1870, presso il Circolo di Civitavecchia. Il Veneroso presterà servizio nel Corpo sino alla data del 16 aprile del 1888, allorquando fu collocato in congedo per raggiunti limiti d’età, mentre rivestiva il grado di Maresciallo.

durante il 1871 fu di n. 1601 bastimenti entrati, tonnellate 287361, e n. 1607 usciti, tonnellate 290027.

Ma togliendone i bastimenti in rilascio forzato, i piroscafi postali e gli altri, i quali sbarcano o imbarcano appena qualche passeggero, o qualche collo di mercanzia, il movimento della navigazione nel detto porto si riduce a ben poca cosa>>⁹⁵.

Una delle prime norme fiscali che furono estese alla comunità civitavecchiese fu l'odiosa "*tassa sulla macinazione dei cereali*", entrata in vigore nel resto d'Italia il precedente 1° gennaio 1869 e i cui proventi erano destinati allo Stato centrale.

Fu anche per tale ragione che il rapporto dei Finanzieri italiani con la comunità di Civitavecchia, così come si verificò in tutto il Paese sin dai primi mesi dell'applicazione della Legge, subì delle inclinazioni, motivate dal fatto che alle guardie doganali fu demandata la vigilanza sui mulini e l'elevazione, per conto della Direzione delle Gabelle, delle relative contravvenzioni⁹⁶.

Pur tuttavia, a differenza di quanto avvenne in altre Regioni e località italiane, tale inclinazione non sfociò mai in manifestazioni ostili contro le guardie doganali operanti nell'ambito del Circolo di Civitavecchia, che altrove, invece, causarono la morte ed il ferimento grave di non pochi militi.

Allo scopo di impedire anche il contrabbando di cereali, di cui il territorio del Comune laziale era all'epoca uno dei maggiori produttori della provincia di Roma, la Brigata "mare" di Civitavecchia fu incaricata di apporre i "*visti imbarcare e sbarcare*" sui documenti doganali che accompagnavano le merci trasportate via mare con le famose paranze.

⁹⁵ C. Randaccio, recensione al libro *Storia della marina Pontificia nel medio evo, dal 728 al 1499*, per il P. Alberto Guglielmotti. In "*Rivista Marittima*", Ministero della Marina – Roma, agosto 1872, pag. 334.

⁹⁶ La tassa era stata istituita con la Legge 7 luglio 1868 n. 4490. La tassa era pagata dall'avventore nelle mani del mugnaio, prima dell'asportazione delle farine, secondo la seguente tariffa per quintale: £. 2 per il grano, £. 1 per il granturco e la segala, £. 1,20 per l'avena e 0,50 centesimi per gli altri cereali, legumi secchi e castagne.

In verità, una delle prime incombenze alle quali furono chiamate le guardie doganali del Contingente “mare” fu quella scaturita da una vera e propria emergenza sanitaria, che interessò anche il litorale laziale sul finire del settembre 1870.

L'emergenza era stata originata dallo sbarco di due bastimenti mercantili nel porto di Livorno, con a bordo alcuni infettati di “febbre gialla” (lgs. “tifo ittiroide”), fatto che aveva determinato l'allerta sanitaria in tutto il Regno d'Italia.

Le autorità prefettizie decretarono il varo di una serie di provvedimenti onde cautelare il Paese da possibili contagi. Fu così disposta un'attenta vigilanza nei vari porti e nelle coste del Regno, ivi comprese quelle relativi al c.d. “*litorale di Civitavecchia*”, operazione alla quale concorsero le stesse guardie doganali con apposite imbarcazioni, così come ricorda un articolo pubblicato in quello stesso frangente storico⁹⁷.

A partire dall'agosto 1872, anche i Finanzieri della Brigata “mare” di Civitavecchia, al comando della cui Luogotenenza sovraordinata era giunto nel frattempo il Luogotenente Siro Aleati, furono impegnati nei servizi di prevenzione dei danni derivanti dall'uso della pesca con la dinamite. Con un'apposita circolare era stato, infatti, disposto che: <<... *le Brigate doganali di terra, in perlustrazione lungo il litorale, e quelle specialmente di mare, prestino efficace aiuto in questo riguardo, ed accertino quindi le contravvenzione contro coloro i quali in opposizione alle prescrizioni vigenti, continuassero nell'illecito servizio di tale sistema di pesca*>>⁹⁸.

Sin dai primi momenti della loro presenza a Civitavecchia, le guardie doganali di mare si renderanno protagoniste di non poche operazioni di soccorso, sia in mare che negli spazi portuali. Numerosi furono, infatti, gli

⁹⁷ Dalla *Gazzetta Medica di Torino*, n. 39 del 26 settembre 1870, pag.312.

⁹⁸ Circolare n. 11452 del 17 agosto 1872 della Direzione Generale delle Gabelle.

episodi di autentico eroismo che le videro attori, per quanto solo per alcuni di essi seguirà la concessione di ricompense.

Fra i primi accadimenti che è stato possibile ricostruire vi è il salvataggio di una persona, tale Pascucci, il quale, caduto in mare nei pressi della spiaggia detta “delle saline”, come osserva la motivazione, correva serio pericolo di annegare.

Per tale atto filantropico, il 19 luglio del 1872, su proposta del Comando della 3^a Divisione delle Guardie Doganali di Firenze, furono encomiati dal Ministero delle Finanze lo stesso Comandante della Brigata “mare”, il Brigadiere Angelo Veneroso e la Guardia comune “mare” Giovanni Sordina⁹⁹.

Analogo impegno fu posto a tutela delle spiagge e degli scogli di cui le coste di Civitavecchia erano ricche, ciò soprattutto al fine di impedire abusive occupazioni ed alterazioni.

La vigilanza s'imponeva sia in relazione allo sviluppo delle industrie marittime (impianti di salagione, anche a livello familiare, con relativo prelievo di sale marino per la confezione del pesce¹⁰⁰), sia in relazione alla navigazione (prelievo di sabbia per la zavorra delle imbarcazioni).

Una precisa disposizione, impartita nel 1873 dalla Direzione Generale delle Gabelle, ordinò infatti che: <<... *le Guardie doganali, le quali in servizio di perlustrazione hanno continua occasione di trovarsi sul confine marittimo, abbiano a sorvegliare la integrità delle spiagge, ed ha denunziare qualunque opera nuova, occupazione od arbitraria coltivazione che vi riscontrassero*>>¹⁰¹.

⁹⁹ Dal *Quadro Nominativo degli individui della Guardia Doganale Italiana i quali nel 2° semestre 1872 si distinsero nei servizi ordinari ed accessori e per speciali azioni di merito*, edito dal Ministero delle Finanze – Direzione Generale delle Gabelle – Tip. Già Tofani – Firenze, anno 1873, pag. 7.

¹⁰⁰ La fabbricazione del sale mediante acqua marina era regolamentata dal R. decreto del 9 novembre 1862, il cui art. 4 prevedeva il divieto di stabilire stagni e fosse (fossi) sulla riva del mare senza il permesso del direttore delle Gabelle.

¹⁰¹ Circolare n. 1666 del 26 febbraio 1873.

Nonostante la tradizione che, specie in tale contesto produttivo, ha fatto di Civitavecchia uno dei principali centri laziali dediti alla pesca, non sono emerse particolari circostanze che lascino supporre l'inclinazione dei marinai civitavecchiesi verso tali forme di contrabbando, che, al contrario, coinvolgeva, invece, gli abitanti di Porto Corneto, l'odierna Tarquinia, ove il sale si produceva in abbondanza e si usava legittimamente nelle fabbriche per la conservazione delle alici e delle sarde, ovvero riguardava i contadini e i pastori dell'entroterra, come ricordano sia le cronache di quegli anni, che quelle di fine secolo.

Una modesta attenuazione del fenomeno contrabbandiero s'iniziò ad intravedere a partire dal 1° gennaio 1875, data in cui entrò finalmente in vigore la Legge 19 aprile 1872, n. 759, con la quale era stata disposta la soppressione delle franchigie doganali di cui godeva da tempo il porto di Civitavecchia, sebbene fossero state già varate alcune limitazioni alle medesime esenzioni in virtù del Regio decreto n. 6076 del 18 novembre 1870.

Con il graduale ridimensionamento dello storico "porto franco" e con conseguente eliminazione della "cinta daziaria"¹⁰² (che allora comprendeva anche la Stazione ferroviaria e parte dello stesso tracciato ferroviario), entro la quale si svolgeva la dispendiosa vigilanza doganale anche da parte delle guardie doganali "mare", i casi di contrabbando certamente diminuirono.

Ciò almeno nell'ambito portuale e cittadino, pur continuando a manifestarsi lungo le coste a nord e a sud di Civitavecchia, ove era comunque ancora molto facile approdare e occultare merci e natanti, principalmente in alcune piccole cale, completamente avvolte dalla vegetazione di tipo mediterraneo.

Agli inizi del 1877, in relazione all'ennesima crisi finanziaria che il Governo nazionale fu chiamato ad affrontare, anche la Guardia Doganale subì

¹⁰² In conseguenza di ciò l'area che un tempo costituiva il "porto franco", compreso il fabbricato della darsena, un tempo limitata dalle c.d. "mura di fortificazione", fu ceduta dal Governo al Comune di Civitavecchia, con la possibilità di organizzarvi magazzini generali.

una riforma ordinativa, in virtù della quale furono soppressi non pochi Comandi di Circolo, di Luogotenenza e di Brigata¹⁰³.

Fu proprio in tale ambito che il Circolo di Civitavecchia si vide sopprimere¹⁰⁴ la locale Brigata “mare”, il cui personale andò a confluire fra l’organico della Brigata “stanziale”, alla quale da quel momento furono demandati anche i compiti di vigilanza portuale, sebbene con un organico di appena sette uomini¹⁰⁵.

A partire dal 1879, grazie all’abolizione della “*tassa sul macinato*” limitatamente al grano turco, alla segala, all’avena ed agli orzi di ogni genere, le condizioni di vita migliorarono anche per gran parte dei cittadini di Civitavecchia, i quali utilizzavano questi cereali inferiori per la produzione di pane, biscotti e paste alimentari.

Di conseguenza, anche se l’obbligo permase per altri anni ancora nei confronti del grano, i Finanzieri furono sgravati da un compito molto difficile, riguadagnando presto la fiducia da parte della gente¹⁰⁶.

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*” ed accorciata ancor di più la meta della militarizzazione¹⁰⁷.

Furono conferiti alle Guardie di Finanza ruoli ben precisi nell’eventualità di un conflitto armato, prevedendo, in caso di mobilitazione generale, la

¹⁰³ R. Decreto n. 3635 in data 14 gennaio 1877.

¹⁰⁴ Analogo provvedimento si era verificato nel 1875, allorquando, come ricorda un articolo apparso sul n. 70 del periodico “*Il Finanziere*” del 7 luglio 1900, ne furono sopresse ben 100 in tutta Italia, sostituite da altrettante composte dal Contingente di terra.

¹⁰⁵ Dal *Ruolo delle Brigate*. In Bollettino Ufficiale delle Gabelle – anno 1877, pag. 427.

¹⁰⁶ Circolare n. 48914-9308 in data 11 agosto 1879 della Direzione Generale delle Gabelle.

¹⁰⁷ Nel 1892 fu poi concesso al Corpo il titolo di “*Regia Guardia di Finanza*”.

creazione di appositi Battaglioni, ma soprattutto furono creati i Depositi d'Istruzione per gli allievi guardie¹⁰⁸.

Fu esteso anche alla Guardia di Finanza il grado di Maresciallo: grado che da quel momento rivestiranno gran parte dei comandanti di Brigata, mentre sul piano operativo furono previste anche le Brigate “Porto”, “lago” o “laguna” con competenza limitata al porto, al lago o alla laguna ove le medesime articolazioni erano stanziati.

L'istituzione della Brigata “Porto” anche a Civitavecchia, direttamente dipendente dalla locale Tenenza, fece “rifiorire” – lasciateci passare il termine – la vecchia Brigata del Contingente di mare, il quale, fra l'altro, si vide riattribuire la vecchia funzione operativa della vigilanza costiera, oltre a quella tipicamente doganale da svolgere nelle acque della darsena. L'organico della Brigata fu previsto in 1 Brigadiere Comandante, 2 Sotto Brigadieri (di cui uno sottordine) e 5 guardie “mare”.

Verso la fine dell'anno 1881 fu nuovamente richiesto al Corpo, da parte delle Autorità Marittime, il massimo concorso a tutela del demanio marittimo e della navigazione in generale. Con una circolare del 2 novembre, in relazione al crescente fenomeno delle arbitrarie occupazioni dei terreni demaniali, la Direzione Generale delle Gabelle portò a conoscenza dei reparti che il Ministero della Marina aveva stabilito che: *<<... le guardie in perlustrazione lungo le coste marittime si occupino con zelo ed efficacia di tale servizio loro demandato, quali agenti della pubblica forza, a mente del Codice della marina mercantile, cercando di scoprire e denunciare le indebite occupazioni di terreno, od innovazioni di qualsiasi specie sopra le coste stesse, non solamente per quella parte che è lido propriamente detto, ma altresì per quanto si estendono le spiagge formate dai relitti del mare>>*¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Gerardo Severino, *I Depositi d'Istruzione della Guardia di Finanza*. In *<<Rivista della Guardia di Finanza>>*, n. 1 – Gennaio-Febbraio 1992.

¹⁰⁹ Circolare n. 71452/20073 in data 2 novembre 1881 della III Divisione Guardia di Finanza.

In una successiva circolare del 31 dicembre, il Direttore Generale delle Gabelle riaffermò, inoltre, il ruolo determinante dei Finanzieri in favore dell'efficienza dei fanali e dei fari disseminati lungo le coste. In essa si afferma che: *<<Per assicurare quanto più possibile la regolarità del servizio per la illuminazione delle coste del regno, ed assecondando le premure fatte a questo scopo dal Ministero dei Lavori Pubblici, dispongo che le guardie di finanza che prestano servizio nei porti e lungo le coste invigilino che i fari e fanali non rimangano spenti durante la notte, e che la loro luce non sia debole, e denunciino la irregolarità accertate alla rispettiva Intendenza di Finanza...>>¹¹⁰.*

Il notevole impegno assicurato in tale ambito dai Finanzieri di stanza a Civitavecchia consentì alle bellissime spiagge di rimanere intatte, salvate quindi dalle speculazioni e dagli scempi che, invece, coinvolsero altre località del Paese.

Agli inizi del 1883, un'ulteriore emergenza coinvolse appieno le guardie di finanza, specialmente quelle in servizio lungo le coste e nei porti del Regno. Stiamo parlando dell'emigrazione clandestina, una vera e propria piaga sociale, che nel coinvolgere migliaia di poveri disoccupati provenienti da ogni angolo del Paese, indusse il Governo nazionale al varo di severi provvedimenti di polizia. Con una circolare del Ministero dell'Interno furono dettate norme molto severe, anche se utilissime per disciplinare e tutelare l'emigrazione fuori dall'Europa¹¹¹.

La gravità del fenomeno è facilmente intuibile leggendo la prima parte della stessa Circolare ministeriale, laddove si evidenzia: *<<Ritenuto essere imperioso dovere del Governo di tutelare con efficaci provvedimenti gli interessi dei nostri agricoltori ed operai, che dall'altrui speculazione sono condotti ad emigrare in paesi fuori di Europa, senza alcuna garanzia pel loro*

¹¹⁰ Circolare n. 87921/25401 in data 31 dicembre 1881 della III Divisione Guardia di Finanza.

¹¹¹ Circolare n. 11900 A del 6 gennaio 1883 del Ministero dell'Interno – Direzione dei Servizi di Pubblica Sicurezza.

avvenire e per quello delle loro famiglie, dal che derivano gravissimi danni non solo a tutti quelli che, lusingati da fallaci promesse, vengono poi abbandonati in lontane regioni alla sorte più miserevole, ma anche all'Erario Nazionale, che è costretto molte volte a farli rimpatriare a sue spese>>.

Il concorso dei Finanzieri nella vigilanza contro l'emigrazione clandestina e per l'esatta applicazione delle norme autorizzative previste nella stessa Circolare del Ministero dell'Interno, fu immediatamente sancito dalla Direzione Generale delle Gabelle, la quale ne raccomandò vivamente l'osservanza a tutti i componenti del Corpo¹¹².

Agli agenti dell'ordine fu soprattutto demandata la vigilanza nei porti e lungo le coste del Regno, con l'obbligo di respingere al paese d'origine con foglio di via qualunque emigrante sprovvisto del passaporto per l'estero.

Come è facile intuire, il grave problema interessò soprattutto Civitavecchia, dal cui porto già si erano verificati, anni prima, non pochi espatri clandestini verso le Americhe del Sud.

Per tale ragione, la Luogotenenza di Civitavecchia ordinò anche alla Brigata "mare" di rinforzare i servizi di vigilanza costieri, specialmente nei punti di approdo lungo quella costa, da dove era più facile per i "clandestini" trasferirsi nottetempo verso il porto di Civitavecchia, dal quale salpavano i "vapori degli emigranti".

Sfortunatamente non si è conoscenza di fermi di clandestini operati nella zona, quantomeno di quelle operazioni di livello minore. Ciò in quanto per i risultati operativi di una certa consistenza avremmo certamente riscontrato eventuali "Premi ed Encomi" concessi al personale "mare" di stanza a Civitavecchia, come è invece accaduto per i salvataggi e le operazioni di soccorso fin qui ricordate¹¹³.

¹¹² Circolare n. 7809/2199 della Direzione Generale delle Gabelle - III Divisione Guardia di Finanza.

¹¹³ A partire dal 1881, proprio a seguito della riforma del Corpo, la ribattezzata Guardia di Finanza dispose di un proprio "Bollettino Ufficiale", edito a cadenza mensile dal Ministero delle Finanze, sul quale, fra le altre cose, veniva pubblicato anche l'elenco dei militari, decorati, encomiati o premiati, distinti per ciascuna

A partire dal 9 gennaio 1884 confluì a Roma il Pellegrinaggio Nazionale per la visita alla tomba del compianto Sovrano Vittorio Emanuele II, morto nella stessa Capitale il 9 gennaio 1878 e ivi sepolto al Panteon.

L'avvenimento assunse un'elevata importanza anche mediatica, tant'è vero che da varie località italiane, e persino dalle lontanissime terre d'emigrazione, giunsero per mare e per terra rappresentanze di reduci delle campagne risorgimentali, autorità civili e militari, nonché semplici cittadini desiderosi di portare il loro saluto all'amato primo Re d'Italia.

Il pellegrinaggio durò per quasi tutto il mese di gennaio e per l'occasione fu necessario potenziare sia i collegamenti e i servizi, sia la vigilanza politico-militare lungo le frontiere terrestri e, soprattutto, marittime.

Com'è facile intuire, il porto di Civitavecchia fu interessato dal via vai di bastimenti che da varie località del Centro-Nord d'Italia s'erano spinti alla volta di Roma e che nel porto laziale trovano la meta più agevole. Per tutto il mese di gennaio dell'84, le Guardie di Finanza ed i Carabinieri reali di Civitavecchia furono chiamati ad assolvere il gravoso compito della tutela dell'ordine pubblico, sia nell'ambito della darsena portuale, sia all'interno del borgo cittadino, ove trovarono ospitalità, presso alcuni alberghi e locande, i pellegrini sbarcati nelle ore serali o notturne.

Con l'aumento così vertiginoso della popolazione, non mancarono, infatti, risse e tafferugli, dovuti spesso ad eccessi nel bere il vino o a battutine sulle donne del posto, così come non mancarono le azioni generose che gli esponenti delle forze dell'ordine seppero offrire generosamente nei riguardi dei reduci più anziani, fra i quali molti pluridecorati eroi del Risorgimento, per i quali si rendeva necessaria un'assistenza più attenta e garbata.

Sin dalla loro prima apparizione, nel lontano 1817, la diuturna presenza dei Finanzieri “mare” all'interno del porto di Civitavecchia contribuì al

Intendenza di Finanza. Tali elenchi consentono alla ricerca storica di conoscere fatti e circostanze importanti anche ai fini di una ricostruzione dei principali fatti operativi verificatesi nel tempo.

salvataggio di non poche vite umane, come è stato ampiamente dimostrato. Ciò si verificò costantemente nel corso dei decenni, anche se non sempre tali generosi atti di valore risulteranno ricompensati adeguatamente.

Nell'ottobre del 1884 furono encomiati dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia sia il comandante che parte del personale della Brigata "mare", per: <<...le cure prestate ad un annegato in quel porto>>. Ricevettero tale ricompensa il Brigadiere Paolo Bucci, i Sotto Brigadieri Luigi Bianchi ed Angelo Celli, le guardie Gherardo Biancolini e Carlo Garruccio¹¹⁴.

Appena un mese dopo, lo stesso Brigadiere Bucci e il Sotto Brigadiere Bianchi si prodigarono nel complicato salvataggio di un Caporale del 37° Reggimento Fanteria, che stava per annegare nelle acque della darsena. Il generoso atto di filantropia valse alle due Fiamme Gialle del mare un encomio solenne da parte del Ministero della Marina¹¹⁵.

L'eroismo del Sotto Brigadiere "mare" Luigi Bianchi non ebbe sosta.

Il 13 gennaio dell'anno seguente lo troviamo, infatti, a capeggiare le operazioni di soccorso per il salvataggio del brigantino ellenico "*New Emboriani*", che stava per infrangersi all'imboccatura del porto di Civitavecchia. Al prode Sottufficiale verrà conferito un encomio solenne, sempre da parte del Ministero della Marina¹¹⁶.

Casi simili si verificarono anche in seguito, considerato l'alto afflusso di soldati del Regio Esercito che spesso gravitavano nel porto di Civitavecchia, luogo di imbarco delle varie missioni oltremare. Non dimentichiamoci di ricordare, ad esempio, che nel gennaio del 1885 partirà da Napoli il "*Corpo di Spedizione di Assab*", posto al comando del Colonnello Tancredi Saletta, destinato all'occupazione di Massaua, primo nucleo della futura colonia Eritrea.

Nei mesi seguenti, di conseguenza, da Civitavecchia si muoveranno vari contingenti che prenderanno parte alla 2^a spedizione, che partirà alla volta di

¹¹⁴ Dal B.U. della Guardia di Finanza – anno 1884, encomiati nel mese di ottobre, pag. 439.

¹¹⁵ Dal B.U. della Guardia di Finanza – anno 1884, encomiati nel mese di dicembre, pag. 510.

¹¹⁶ Dal B.U. della Guardia di Finanza – anno 1885, encomiati nel mese di giugno, pag. 316.

Massaua il 12 febbraio, e sempre dal porto di Napoli, ove anche negli anni a venire verrà mantenuto una sorta di “Centro di Mobilitazione” per le missioni coloniali.

Le stesse, fra l’altro, desteranno la viva preoccupazione da parte dell’opinione pubblica, nonché innescheranno vive proteste sia da parte politica che popolare, appena due anni dopo, a seguito del noto “eccidio di Dogali” del 26 febbraio 1887, allorquando una colonna di circa 500 soldati italiani al comando del Colonnello Tommaso De Cristoforis, fu annientata dagli eritrei di Ras Alula.

Ebbene, in tale ottica, il 2 aprile del 1887 un giovane soldato del 15° Reggimento Fanteria, Paolo Nittò, cadde accidentalmente nelle acque del porto civitavecchiese. Sul posto intervenne prontamente la guardia comune “mare” Pasquale Parisi, la quale riuscì a trarre miracolosamente in salvo il militare, nonostante questi, colto dal panico, si dimenasse fortemente. L’azione eroica valse il finanziere un encomio solenne da parte del Ministero della Marina¹¹⁷.

La generosità delle Fiamme Gialle del mare di Civitavecchia non trovò rallentamenti. Fra gli episodi più notevoli e, quindi, degni di cronaca e, soprattutto, di riconoscimenti governativi troviamo quanto accadde la sera del 13 aprile del 1889, allorquando la Guardia “mare” Gennaro Scutellaro riuscì a salvare due marinai dell’equipaggio del piroscafo “Dodona”, che si trovavano in serio pericolo di affogare nelle acque di quel porto.

L’atto di valore fu premiato con il conferimento di una Medaglia d’Argento al Valor di Marina, concessa dal Re d’Italia nel dicembre successivo¹¹⁸.

Un bambino che stava per annegare nelle acque di Civitavecchia fu, invece, tratto in salvo, durante l’estate del 1890, dal Sotto Brigadiere “mare” Giacomo Granaroli, il quale verrà in seguito ricompensato con un encomiato da

¹¹⁷ Dal B.U. della Guardia di Finanza – anno 1887, encomiati nel mese di giugno.

¹¹⁸ Dal *Libro d’Oro della Guardia di Finanza*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, anno 1965, pag. 305.

parte della locale Capitaneria di porto, ricompensa cui farà seguito il conferimento di un attestato ufficiale di Benemerenzza da parte del Ministero della Marina¹¹⁹.

Ed ora ritorniamo al servizio d'istituto ed all'evoluzione ordinativa dei reparti di Civitavecchia.

Nel luglio del 1891, grazie ad una provvida Legge varata dal Parlamento per contrastare la ripresa del fenomeno del contrabbando, furono adottati anche provvedimenti in favore della Guardia di Finanza¹²⁰.

Fra di essi, il ripristino dei Comandi di Divisione e maggiori poteri per la repressione del crimine fiscale. Dalla V Divisione di Roma, competente per le provincie di Cagliari, Roma, Sassari e Aquila, continuò a dipendere il Circolo di Civitavecchia, al quale furono assegnati i Circondari di Civitavecchia e Viterbo. Dal Circolo civitavecchiese continuarono a dipendere le Tenenze di Civitavecchia e di Corneto, con le rispettive Brigate¹²¹.

Verso la fine dello stesso 1891 e gli inizi dell'anno seguente – purtroppo il Bollettino Ufficiale non aggiunge altri particolari – un equipaggio della Brigata “mare” di Civitavecchia riuscì a trarre in salvo una “tartana” nazionale (un'imbarcazione a vela dotata di un unico albero a calcese con vela latina alle volte affiancata da un fiocco) che correva pericolo di naufragare in quelle acque. Verranno encomiati dalla Capitaneria di porto locale il citato Sotto Brigadiere Granaroli, il suo parigrado Antonio Da Laro e le guardie “mare” Domenico Gargiulo, Esposito Pergolotti e Rocco Bellafante¹²².

¹¹⁹ Dal B.U. della Guardia di Finanza – anno 1890, encomiati nel mese di agosto, pag. 332 ed encomiati nel mese di ottobre, pag. 407.

¹²⁰ Legge n. 398 del 14 luglio 1891, avente per titolo “*Provvedimenti per il contrabbando e la Guardia di Finanza*”.

¹²¹ Circolare n. 48953/3513 in data 28 aprile 1892 della Direzione Generale delle Gabelle del Ministero delle Finanze con oggetto: “*Sedi e circoscrizioni dei Circoli, sedi delle Tenenze e indennità agli ufficiali della R. Guardia di Finanza*”. In B. U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1892, pagg. 289 e 305.

¹²² Dal B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1892, encomiati nel mese di gennaio, pag. 115.

Nel primo semestre del 1894, in seguito alla caduta del Governo Giolitti, il nuovo Ministro delle Finanze, On. Sidney Sonnino, nel chiedere maggiori sacrifici ai contribuenti per far fronte alla grave crisi economica che attanagliava il Paese, impose anche economie alla pubblica amministrazione, falciando così gli ordinamenti di molte Istituzioni.

Al recupero delle energie dovette contribuire anche la Regia Guardia di Finanza, alla quale, per effetto del R. Decreto n. 374 del 6 agosto 1894, fu imposta la graduale soppressione dei Comandi di Divisione, di non pochi Comandi di Circolo e di Tenenza, ovvero una più razionale redistribuzione dei reparti sul territorio.

In tale ambito, la città di Civitavecchia perse il Comando di Circolo.

I Comandi territoriali del Corpo, che fino a quel momento ne erano stati alle dipendenze confluirono alle dipendenze del Circolo di Roma, il quale, oltre alle due Tenenze di Roma I e Roma II, dispose anche delle Tenenze di Anzio e di Terracina¹²³.

La Tenenza di Civitavecchia risulterà, quindi, articolata nelle Brigate “stanziali” di Civitavecchia, Santa Marinella, Marangone, Torre Valdaliga, Saline e di Palo; nelle Brigate “volanti” di Civitavecchia, Corneto e Montalto, e ovviamente in quella “Porto” della stessa Civitavecchia, alla quale fu riconosciuto un organico di 11 uomini, fra sottufficiali e guardie del Contingente “mare”¹²⁴.

In quello stesso anno fu stampato il volume dedicato alla provincia di Roma, facente parte di una fortunata collana dedicata alla geografia d’Italia. Siamo parlando della mastodontica opera alla quale lavorò per anni il Prof. Gustavo Strafforello. In tale ambito, varie ed importanti sono le notizie che

¹²³ Regio decreto n. 409 in data 23 agosto 1894 con il quale fu stabilita: <<...la sede e la circoscrizione dei Circoli della guardia di finanza ed approva alcune disposizioni sulla costituzione delle Commissioni di arruolamento e di disciplina>>. In B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1894, pag. 401.

¹²⁴ Dal *Ruolo delle Brigate secondo l’organico per la R. Guardia di Finanza*. In B.U. della R. Guardia di Finanza – anno 1897, pag. 1196.

abbiamo ricavato su Civitavecchia, analizzata molti analiticamente sia sul piano storico, artistico, che su quello prettamente economico.

Ebbene, secondo i dati forniti dallo Strafforello, Civitavecchia, sede di un Circondario amministrativo, articolato nei Mandamenti di Civitavecchia, Corneto Tarquinia e Tolfa, aveva una superficie di 1121 km² ed una popolazione, stimata al 31 dicembre del 1892, di 32.163 abitanti, distinti nei tre Mandamenti e con 7 Comuni (Civitavecchia, Cerveteri, Corneto Tarquinia, Montalto di Castro, Monte Romano, Tolfa e Allumiere)¹²⁵.

Sede di una Sotto Prefettura, la città ospitava a quella data, oltre a vari Comandi e Uffici della Regia Guardia di Finanza, dei Carabinieri Reali e delle Guardie di Pubblica Sicurezza, anche un Ufficio Centrale del Genio Civile, una Sezione del Genio Militare, un Comando d'Artiglieria, una Scuola Tecnica, ma anche numerosi Consolati e soprattutto un'operosa Agenzia della gloriosa "Società di Navigazione Generale Italiana".

Riguardo al suo rilevante ruolo in ambito marittimo, l'opera editoriale aggiunge: <<*Civitavecchia è punto importante per la navigazione tra Marsiglia, Genova, Napoli, la Sardegna ed il levante...ed è molto frequentata, durante la stagione stiva, dai romani pei bagni di mare e per quelli termali*>>¹²⁶.

Lo stesso con tributo editoriale evidenzio, infine, che proprio in quel contesto storico erano in corso: <<*...grandi lavori per l'ampliamento del porto, mediante un prolungamento dell'antemurale ed in tale lavori sono impiegati centinaia di forzati del prossimo bagno penale*>>¹²⁷.

Nel corso del 1896 si procedette all'attivazione della linea di navigazione giornaliera che avrebbe collegato Civitavecchia a Golfo Aranci, appaltata alla

¹²⁵ Gustavo Strafforello, *La Patria. Geografia dell'Italia – Provincia di Roma*, Unione Tipografico-Editrice - Torino, anno 1894, pag. 486.

¹²⁶ Gustavo Strafforello, op. cit., pag. 492.

¹²⁷ Ivi., pag. 494.

Società di Navigazione Generale Italiana, con sede a Roma¹²⁸. Grazie a tale collegamento marittimo ed alle corrispondenti linee ferroviarie Golfo Aranci – Cagliari e Civitavecchia – Roma, diventava ora possibile in “appena” ventisette ore raggiungere il capoluogo della grande isola del Mediterraneo, partendo da Roma.

Da ciò scaturì per le guardie di finanza del Contingente di mare un nuovo impegno di servizio, rappresentato dalla vigilanza doganale che lo stesso personale avrebbe dovuto assicurare attraverso la c.d. “visita a bordo”. Una naturale conseguenza del nuovo servizio fu l’aumento dell’organico, sia per il reparto di mare che per quello in servizio presso la Brigata “stanziale”.

Riguardo alla situazione del porto commerciale civitavecchiese, osserviamo che agli inizi del 1898, un’apposita Commissione inviata da Roma si mostrò favorevole alla costruzione del progettato bacino di Levante, il cui appalto esecutivo dei lavori fu fissato per il marzo dello stesso anno.

Il graduale aumento di organico che sul finire dell’Ottocento interessò i reparti della Regia Guardia di Finanza¹²⁹ di stanza a Civitavecchia convinse l’allora Direzione Generale delle Gabelle ad acquisire per i Finanzieri del Contingente “mare” una quota parte di un nuovo complesso demaniale, onde sistemare al meglio il personale del Corpo.

La scelta ricadde su di alcuni locali dello storico fabbricato denominato “La Rocca”¹³⁰, sito all’interno della stessa Darsena, per la sistemazione dei quali fu previsto nel bilancio dello Stato lo stanziamento della relativa spesa¹³¹.

¹²⁸ Dal 1° luglio 1910 l’esercizio giornaliero della linea Civitavecchia – Golfo Aranci verrà assunto dalle Ferrovie dello Stato.

¹²⁹ In virtù del R. decreto n. 16 in data 16 gennaio 1896 con il quale fu approvato il “*Ruolo organico del Corpo della Guardia di Finanza*”. In B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1896, pagg. 173 e 209.

¹³⁰ La Rocca di Civitavecchia è un edificio storico di origine medioevale. Fu eretto sulle antiche rovine della darsena romana, le stesse attorno alle quali si sviluppò l’odierna Civitavecchia. Situata, quindi, all’interno del porto nei pressi di Porta Livorno e Porta Marina, La Rocca ha subito numerose trasformazioni. Conosciuta anche come “La Fortezza”, la Rocca di Civitavecchia, così come lo vediamo oggi, è un vero e proprio castello, costruito intorno al 1400 sotto il pontificato di Papa Callisto III a completamento delle mura di protezione del borgo marittimo. La Rocca, che si ergeva a picco sulla darsena romana, oltre ad assicurare il controllo militare

I Finanzieri di mare della Brigata “Porto” di Civitavecchia continuarono ad avere un occhio attento anche riguardo alla sicurezza nell’ambito degli spazi portuali, che come abbiamo compreso, leggendo le pagine precedenti, non erano frequentati solo da marinai, pescatori ed operai. Capitava spesso che semplici cittadini, magari in attesa d’imbarcarsi su qualche vapore, si sentivano attratti dal desiderio di ammirare da vicino gli spazi d’acqua, magari incuriositi da qualche imbarcazione, ovvero semplicemente per curiosare.

Non pochi, infatti, furono le vittime di tanta imperizia. Un episodio del genere si verificò l’8 marzo del 1900, allorquando nei pressi del ex lazzaretto una donna, certa Rosa Colella, moglie di un marinaio che vi si era recata: *<<...per sciorinare i panni, scende la scaletta a ponente della banchina stessa, sdrucchiola e cade in mare profondo, agitato. Essa di dibatte, invoca soccorso, è travolta dalle acque che avvolgono e pesano su di lei fatalmente, come sul capo al naufrago>>¹³².*

Lanciato l’allarme ai colleghi di mare, intervenne rapidamente da una delle vivine “garitte” la guardia di finanza Stefano Chiavaro, che prontamente si buttò in mare, completamente vestito con la pesante uniforme invernale, riuscendo a salvare la malcapitata.

del porto, costituiva un’importante chiave di comunicazione con Roma. Anche per tale motivazione essa fu al centro di numerosi scontri tra l’Impero Romano e la Chiesa di Roma, fino a quando nel 1432 Civitavecchia non fu conquistata da Papa Eugenio IV, diventando così proprietà dello Stato Pontificio. Nel corso dei secoli, l’edificio subì notevoli trasformazioni. Nel 1464, per volere di Papa Paolo II, la Rocca fu restaurata, ampliata ed unita alle mura cittadine, mentre all’inizio del 1500, con l’architetto Antonio da Sangallo il Giovane fu ampliato il perimetro difensivo, ritenuto inadeguato alle minacce degli invasori. Il suo fu ampliato con l’aggiunta di due torri, una verso Porta Marina e l’altra presso Porta Livorno. Nello stesso contesto, mentre il Bramante iniziava la costruzione del Forte Michelangelo, la Rocca fu trasformata in residenza pontificia. Per secoli inespugnabile nucleo della città medioevale, la Rocca fu quasi completamente distrutta nel 1943 in seguito ai bombardamenti della 2^a guerra mondiale che colpirono la città. Di essa rimane oggi il solo basamento della parte di terminale, separato dalla parte rivolta alla città, tramite la strada che percorre l’intera Calata Maggiore.

¹³¹ Dalla “*Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d’Italia*”, parte 5^a, Tip. Eredi Botta – Roma, anno 1900, pag. 3616.

¹³² Così come ricorda un articolo apparso sul n. 15 del 1901 della “*Rivista Illustrata della R. Guardia di Finanza Italiana*”.

Subito dopo intervenne una scialuppa armata dai colleghi di mare, che portò poi a compimento l'operazione. Qualche tempo dopo al bravo Finanziere di terra verrà conferita una Medaglia d'Argento al Valor di Marina, che gli verrà appuntata nel luglio del 1901, nel corso di una solenne cerimonia che si tenne nel salone d'onore dell'Intendenza di Finanza di Roma¹³³.

Agli inizi di maggio del 1901, l'ennesimo fortunale s'abbatté sulle coste laziali, tormentando anche i porti di Anzio e Civitavecchia. Le Fiamme Gialle di entrambe le località laziali si prodigarono, sia nel soccorrere i naufraghi che nel recuperare merci e materiali persi nei due porti dai vari bastimenti. Alle brave guardie fu dedicato un apposito articolo dal giornale "*Il Finanziere*"¹³⁴.

Ancora agli inizi del Novecento, la lotta al contrabbando di tabacchi fu uno degli aspetti più delicati che dovettero affrontare anche le guardie "mare" di Civitavecchia. La coltivazione di tabacco in foglia nelle campagne del civitavecchiese era una pratica molto diffusa, così come lo era lo smercio del tabacco raccolto, naturalmente fatta in violazione alle norme che disciplinavano la materia.

Sequestri di tabacco ne erano avvenuti già nel corso dell'Ottocento, come documentano i quadri dei risultati di servizi compiuti dapprima dall'allora Circolo e successivamente dalla Tenenza di Civitavecchia. I relativi servizi a terra erano ovviamente compiuti dalla Brigata "volante" alla sede, ovvero dalle altre Brigate dipendenti, mentre da mare, tale onore spettò invece alla Brigata "Porto", la quale eseguì numerosi controlli, sia nell'area portuale che in navigazione, prim'ancora di procedere evidentemente a fermi.

In molti casi si dovette ricorrere anche all'aiuto di altre Forze di Polizia, come accadrò a Monterosso, presso Tolfa, allorquando a fine giugno dello stesso 1901, le Fiamme Gialle misero a segno un bel risultato: il sequestro di

¹³³ Corrispondenza dal titolo *Una Medaglia al Valore*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 52 del 18 luglio 1901.

¹³⁴ Corrispondenza dal titolo *Un bell'esempio*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 40 del 31 maggio 1901.

una intera piantagione abusiva, in concorso con il Delegato e le Guardie di Pubblica Sicurezza di Civitavecchia¹³⁵.

Il 9 maggio del 1902 una violentissima mareggiata, l'ormai tradizionale "fortunale", s'abbatté inesorabilmente sul porto di Civitavecchia. Fu proprio qui, in particolare, che una fortissima libeccciata (lgs. Vento di libeccio) produsse gravi e incalcolabili danni. Due piroscafi addetti al trasporto del carbone, rotti gli ormeggi, s'incagliarono, mentre il nuovo faro e gran parte dell'antemurale, circa duecento metri, crollarono e i detriti ostruirono totalmente l'ingresso del porto.

Come ci conferma una corrispondenza apparsa sul periodico delle Fiamme Gialle, la tempesta imperversò per tutta la notte. Colarono a picco o furono scaraventati sugli scogli numerosi velieri, per fortuna abbandonati in tempo dagli equipaggi.

Per sostituire il faro distrutto, il Capitano del Porto, con il Genio Civile, si adoperarono onde collocare una lanterna provvisoria. Nei giorni seguenti, si recarono a Civitavecchia per visionare i danni esponenti del Governo, fra cui il Ministro della Marina, Ammiraglio Morin.

Anche in tale circostanza, il ruolo svolto dai Finanziari fu determinante, avendo concorso anche loro alle operazioni di salvataggio dei feriti e, soprattutto, al mantenimento dell'ordine pubblico.

A darne atto fu lo stesso corrispondente de "*Il Finanziere*", che così concluse il proprio pezzo inviato in redazione lo stesso 9 maggio: <<*L'opera di tutti, autorità e cittadini, è superiore ad ogni elogio – ammiratissime le guardie di finanza, che sono dappertutto dove più è grave il pericolo ed abbisogna l'opera loro*>>¹³⁶.

La "pacifica" esistenza delle Fiamme Gialle a Civitavecchia subì, d'un tratto, un terribile scossone a causa di un evento particolarmente tragico:

¹³⁵ Il fatto fu ricordato sul n. 48 del periodico <<*Il Finanziere*>>, in data 2 luglio 1901.

¹³⁶ Corrispondenza dal titolo "*Fortunali*". In <<*Il Finanziere*>>, n. 34 del 10 maggio 1902, pag. 3.

l'assassinio premeditato di una giovane guardia del contingente di terra (si era arruolato nel Corpo il 4 maggio del 1903), il giovanissimo Paolo Amatulli, morto il 2 gennaio del 1904 presso l'ospedale civile della città tirrenica, ove era stato ricoverato nottetempo in preda a dolori atroci allo stomaco¹³⁷.

L'autopsia, disposta dall'autorità giudiziaria locale, confermò che il povero milite era morto a causa di un avvelenamento, mentre le prime indagini consentirono di appurare che: <<...*la guardia sia stata vittima della vendetta di alcuni marinai, ai quali aveva tempo addietro elevata contravvenzione. Sembra che un marinaio, appartenente ad una torpediniera, sia stato l'esecutore del disegno criminoso, invitando a bere il disgraziato Amatulli, al quale avrebbe propinato nel vino il veleno*>>¹³⁸.

A partire dallo stesso 1904, in relazione all'emanazione di una legge che apportò provvedimenti in favore della Marina Mercantile nazionale, il contrabbando a mezzo di natanti stranieri riprese particolare vigore, potendo sfruttare le impervie coste del Paese, specialmente quelle tirreniche, così ricche di approdi naturali ed anfratti difficilmente controllati da terra.

Nel riservare alla "*bandiera nazionale*" l'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane ed il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge dello Stato, la norma spinse ancor di più i contrabbandieri ed escogitare tecniche nuove, pur di eludere la vigilanza da terra da parte dei Finanziari addetti al "*Servizio Doganale*", i quali erano generalmente stanziati nei normali luoghi d'approdo delle imbarcazioni¹³⁹.

La conseguenza più ovvia fu quella di un incremento del servizio di pattugliamento delle spiagge e delle coste in generale, ma soprattutto un più incisivo ricorso al "*Servizio Navale*" di cui il Corpo era dotato.

¹³⁷ Originario della Sardegna, l'Amatulli si era arruolato in Finanza il 4 maggio del 1903, ammesso a frequentare il corso di formazione presso il Deposito Allievi di Maddaloni. Si trovava, quindi, in servizio a Civitavecchia solo da pochi mesi.

¹³⁸ Corrispondenza dal titolo *Morte misteriosa d'una guardia*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 3 del 9 gennaio 1904, pag. 4.

¹³⁹ Legge n. 355 dell'11 luglio 1904.

Una interessantissima serie di dati concernenti il Comune di Civitavecchia furono riportati nell'edizione del 1905 del noto *“Dizionario Grafico-Itinerario dei Comuni e delle Frazioni d'Italia”*. Dalla preziosa pubblicazione apprendiamo che nella cittadina del litorale laziale, oltre alle tradizionali Forze dell'Ordine, Carabinieri Reali, Guardie di Pubblica Sicurezza e Regia Guardia di Finanza, operavano diverse realtà.

In città erano presenti, infatti, uffici giudiziari e doganali, Capitaneria di Porto, Consolati di numerosi Paesi¹⁴⁰, una Regia Scuola Tecnica, il Banco di Napoli e la Banca di Credito Agrario e Commerciale.

Non solo, ma Civitavecchia rimaneva anche uno dei più importanti porti del Tirreno ove si svolgeva il traffico marittimo, sia postale che mercantile. La stessa guida ci ricorda che in quel contesto, dal porto laziale partivano le tratte Livorno-Portoferraio-Civitavecchia (con cadenza settimanale); Civitavecchia-Golfo Aranci (con cadenza giornaliera) e la Genova Civitavecchia (con cadenza settimanale).

Nel 1906, con la legge del 9 luglio, n. 367, la Guardia di Finanza ottenne la piena autonomia dell'Amministrazione delle Gabelle. Oltre all'istituzione del Comando Generale del Corpo, che avrebbe garantito unità di criteri e di azione direttiva, furono istituiti 8 Comandi di Legione, fra i quali Roma, dalla quale dipesero i vari Comandi di Circoli del Lazio, nonché un certo numero di Comandi di Compagni, retti da Capitani e di Sezioni retti da Marescialli Maggiori.

In tale contesto storico, Civitavecchia fu riconfermata sede di un Comando di Tenenza, con un dipendente Comando di Sezione a Corneto, inquadrato nell'ambito della 2^a Compagnia di Roma¹⁴¹.

¹⁴⁰ Al 1905 erano presenti quelli di: Austria-Ungheria, Belgio, Cile, Colombia, Equador, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Principato di Monaco, Paesi Bassi, Portogallo, Russia, Spagna, Stati Uniti d'America, Svezia, Norvegia e Turchia.

Direttamente dalla Tenenza, posta al Comando del Tenente Costantino Pontillo, dipenderanno le Brigate “stanziali” e “Dazio di Consumo” di Civitavecchia, S. Marinella, Ladispoli, Torre Valdaliga e Torre Marangone; la Brigata “volante” e quella “Porto”, sempre a Civitavecchia città.

In quello stesso anno, a far data dal 15 di novembre, i compiti di servizio delle guardie di finanza civitavecchiesi furono destinati ad aumentare, soprattutto in virtù dell’apertura della nuova stazione ferroviaria di Civitavecchia Marittima, una diramazione che partiva da quella centrale e che comprendeva uno scalo di fronte alla banchina dei traghetti destinati o provenienti dalla Sardegna¹⁴².

Civitavecchia era diventata crocevia dei traffici passeggeri che l’avrebbero collegata sia alla Sardegna, alla Sicilia che a Napoli in virtù di una legge promulgata il 5 aprile dello stesso 1908, sebbene presentata due anni prima alla Camera da parte del Ministro delle Poste e Telegrafi Alfredo Baccelli.

Essa affidava allo Stato la gestione delle tratte sopra citate, prevedendo, inoltre, sovvenzioni fisse da parte dello Stato per le linee convenzionate, in virtù delle quali le società appaltatrici si sarebbero impegnate al rinnovamento del naviglio.

Nella stessa primavera del 1908 una nuova tappa nel rinnovamento del Servizio Navale del Corpo interessò, seppure marginalmente, la gloriosa Brigata “Porto” di Civitavecchia.

In quel contesto storico, infatti, la torpediniera di 1^a classe “*Gabbiano*”¹⁴³ fu temporaneamente trasferita al Corpo da parte della Regia

¹⁴¹ Decreto Ministeriale 31 agosto 1908, con il quale furono fissate: “...le sedi e le indennità da corrispondersi agli ufficiali e ai comandanti di Sezioni della R. Guardia di Finanza”. In B.U. della R. Guardia di Finanza – anno 1908, pagg. 244 e 245.

¹⁴² La Stazione ferroviaria di Civitavecchia Marittima è stata chiusa al traffico il 18 ottobre del 2000.

¹⁴³ Varata a La Spezia il 22 giugno 1907, l’unità era entrata in servizio il 1° settembre, assegnata alla Squadriglia Torpediniere della Regia Marina di Civitavecchia. Restituita alla Marina nel 1912 fu impiegata per

Marina ed assegnata, per qualche settimana, proprio alla Brigata “Porto” di Civitavecchia, tanto che un’aliquota di quel personale fece parte dell’equipaggio, dovendo evidentemente fornire anche il proprio parere in merito.

Ciò scaturiva dalla sperimentazione alla quale la nave della Regia Marina fu sottoposta, nell’ambito di un progetto a più vasto raggio tendente all’acquisizione, da parte del Corpo, di nuove unità, del tipo incrociatori, da destinare alla vigilanza costiera. In quel contesto, il porto di Anzio fu la méta del primo viaggio di crociera affidato alla stessa torpediniera.

La nave, partita da Civitavecchia la mattina del 14 aprile, con a bordo alcuni alti ufficiali del Comando Generale del Corpo, giunse a Porto d’Anzio nel pomeriggio e, dopo aver sostato per la notte, ripartì il giorno seguente alla volta del Capo Circeo per eseguirvi una campagna idrografica¹⁴⁴.

Al termine della particolare missione, la “*Gabbiano*” fece ritorno a Civitavecchia, ma per riprendere la sua precedente missione operativa nell’ambito della Stazione Torpediniere della Regia Marina. La sperimentazione fu certamente positiva, tant’è vero che di lì a pochi mesi anche la Regia Guardia di Finanza si doterà di natanti appartenenti alla stessa “classe”¹⁴⁵.

Che Civitavecchia, almeno secondo gli studi e i pronostici pubblicati sul settimanale “*Il Finanziere*”, fosse additata da molti come una delle future basi delle Stazioni Naviglio del Corpo, lo cogliamo anche da un’interessantissima relazione che un certo “Locò” (allora si preferiva firmare gli articoli ricorrendo a pseudonimi, essendo il giornale di proprietà privata) fece pubblicare sul numero del 6 febbraio dello stesso 1908.

il servizio Ispezione Fari e, in seguito, messa a disposizione dell’Istituto Idrografico della stessa Forza Amata. Verrà radiata a Taranto il 15 maggio del 1921.

¹⁴⁴ Tratto da “*Il Finanziere*”, n. 24 del 18 aprile 1908.

¹⁴⁵ Sull’argomento vgs. anche l’articolo *Vigilanza Costiera*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 22-23 del 12 aprile 1908, pag. 6.

Nel trattare l'ipotesi dell'adozione, anche da parte del Corpo, di incrociatori, l'autore dell'articolo segnalò anche l'ipotesi che a Civitavecchia fosse impiantata un'apposita officina, necessaria per le eventuali riparazioni di tali natanti. Solo secondo un attento programma di ammodernamento del Servizio Navale e dei suoi mezzi – rifletteva tra le righe l'autore – la Guardia di Finanza – che ormai era stata completamente militarizzata – avrebbe potuto assicurare un buon livello alla vigilanza finanziaria sul mare territoriale.

Appena l'anno prima – ancora non l'avevamo precisato – la Regia Guardia di Finanza era entrata, infatti, a far parte a pieno titolo delle Forze Armate del Regno, attraverso la concessione delle stellette militari.

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>>.

I Finanzieri di mare ricameranno le stellette sui loro solini blu e sostituiranno la fascia sul berretto da marinaio con un nuovo modello che le portava ricamate alle estremità della scritta “R. Guardia di Finanza”.

L'importantissimo evento fu festeggiato in tutta Italia, Civitavecchia comprese, ove, la sera dell'8 agosto 1907, a cura dei Sottufficiali della locale Tenenza fu organizzato un pranzo al quale furono invitati anche una rappresentanza di Sottufficiali del Regio Esercito e dell'Armata di Mare. Ospite d'onore non poteva che essere lo stesso Comandante del reparto.

<<In sul finire di esso – evidenzia un articolo pubblicato sul settimanale “Il Finanziere” – il Tenente Costantino Pontillo che molto gentilmente aveva offerte ai 25 invitati alcune bottiglie di marsala, disse poche ma belle e indovinate parole, inneggiando a tutti quelli che hanno cooperato alla redenzione di un Corpo tanto benemerito>>¹⁴⁶.

¹⁴⁶ Corrispondenza dal titolo *A Civitavecchia*. In <<Il Finanziere>>, n. 52-53 del 18 agosto 1907, pag. 7.

Da quel preciso istante, anche se pure negli anni precedenti, il Corpo prenderà parte anche delle “manovre militari”¹⁴⁷, i reparti della Legione di Roma faranno capo e ne risponderanno per tutte le questioni legati ad una eventuale mobilitazione, al Comando del IX Corpo d’Armata.

Nel frattempo continuarono le operazioni di servizio, ma anche quelle di soccorso a favore della collettività.

A fine agosto dello stesso 1907, le guardie “mare” Umberto Sauvaigne e Giuseppe Macciotta colsero in flagranza di reato alcuni individui, sorpresi a pescare con la dinamite nei pressi della testata del molo di Civitavecchia.

Come ricorda un articolo apparso su “*Il Finanziere*”, i rei furono opportunamente identificati e successivamente denunciati alla competente autorità giudiziaria¹⁴⁸.

Nel dicembre del 1908 verranno, invece, encomiati dal Ministero della Marina l’Appuntato “mare” Nicola Iovane e ancora la guardia “mare” Umberto Sauvaigne, per aver tratto in salvo, sempre nelle acque del porto di Civitavecchia, due fuochisti inglesi che stavano per annegarvi¹⁴⁹.

Nell’inverno di due anni dopo un’altra persona fu tratta in salvo nel medesimo luogo, questa volta però grazie al rapido intervento del Sotto Brigadiere Giovanni Riotta, dall’Appuntato Antonio Mantellaro e dalla guardia Ludovico Manca, tutti militi del Contingente “mare” di stanza a Civitavecchia che verranno in seguito ricompensati con encomio semplice conferito loro dal Comandante della Legione di Roma¹⁵⁰.

La frequente presenza, all’interno della darsena di Civitavecchia, di navi mercantili straniere comportava molto spesso l’innescò di risse e di disordini,

¹⁴⁷ Tra la fine di agosto e i primi di settembre del 1904, per la prima volta la Regia Guardia di Finanza, mediante alcune Compagnie di allievi finanziari del Battaglione di Maddaloni ed alcuni reparti territoriali situati lungo il litorale tra Terracina e Sapri, prese parte alle manovre militari del X° Corpo d’Armata, combinate con quelle della Regia Marina.

¹⁴⁸ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 56-57 del 2 settembre 1907, pag. 5.

¹⁴⁹ Dal B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1908, encomiati nel mese di dicembre, pag. 498.

¹⁵⁰ Dal B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1910, encomiati nel mese di novembre, pag. 483.

specialmente quando i marinai scendevano a terra dopo mesi di navigazione. A tutelare fra i primi l'ordine pubblico non potevano che essere le Fiamme Gialle, sia quelle in servizio nei pressi del porto che quelle appartenenti alle altre Brigate cittadine.

Tanto per fare un esempio, ricordiamo quanto accadde la sera del 23 gennaio 1910 ad una giovane guardia di finanza, riportando integralmente il testo di un articolo apparso su *“Il Finanziere”*, il quale così si espresse: *<<Ieri sera, circa le ore 21, fra gli spettatori che uscivano da una delle rappresentazioni del cinematografo Traiano, vi erano alcuni giovinastri armati di coltello, che presero ad insidiare la guardia di finanza di questa stazione centrale, Campisi Giuseppe.*

Sulla via Umberto I gli furono addosso e lo gettarono in terra. La guardia impossibilitata a sguainare la sciabola, estrasse la rivoltella e con mirabile sangue freddo, invece di puntarla contro gli aggressori, sparò tre colpi in aria per richiamare l'attenzione delle guardie. Allora soltanto i teppisti si diedero alla fuga>>¹⁵¹.

Nella primavera del 1911, invece, gravi disordini scoppiarono all'interno del porto, causati da sei marinai stranieri che cercavano di far ritorno a bordo della propria imbarcazione, sebbene completamente ubriachi.

Ne nacque una rissa con i pescatori locali, per sedare la quale dovettero intervenire una decina di militari del Corpo, fra finanzieri del Contingente di terra e di mare, successivamente tutti encomiati dal Ministero dell'interno. La squadra dei finanzieri di mare era capeggiata dal Sotto Brigadiere Giovanni Cali ed era composta dal Sotto Brigadiere Giovanni Riotta e dalla guardie Raffaele Lucibello e Ludovico Manca¹⁵².

Sul finire del 1910 – faccio leggermente un passo indietro – un importante risultato di servizio fu “messo a segno” da parte delle Fiamme

¹⁵¹ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In *<<Il Finanziere>>*, n. 8 del 30 gennaio 1910, pag. 3.

¹⁵² Dal B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1911, encomiati nel mese di aprile, pagg. 197 e 198.

Gialle di “mare” della Brigata “Porto”. A questo punto lasciamo la parola al settimanale “*Il Finanziere*”.

<<In seguito ad un servizio d’investigazione eseguito personalmente dal Comandante la Tenenza Cecchini Sig. Giuseppe, il giorno 20 p.p. questi in uno ai militi dipendenti della brigata Porto, si recava a bordo del piroscafo inglese Gaston e vi praticava una perquisizione, sequestrando quintali 6 di grano, Kg. 40 di sale marino, Kg. 28 di zucchero di prima classe, kg. 10 di Thè e kg. 2 di tabacco lavorato, il tutto di estera provenienza che l’equipaggio del succitato piroscafo tentava di contrabbandare nel porto di Civitavecchia.

Il capitano del legno è stato denunciato a tenore di legge alla locale R. Dogana, la quale oltre alla confisca della merce, gli fece pagare la multa di £. 600.

Altri servizi della specie furono eseguiti nello spazio di pochi mesi col medesimo risultato dallo stesso ufficiale, coadiuvato sempre dai componenti la brigata Porto. All’uno e agli altri le nostre vivissime congratulazioni>>¹⁵³.

Ed i militi della gloriosa Brigata “Porto” non mancarono di partecipare agli importantissimi eventi che anche a Civitavecchia furono organizzati, sul finire di marzo del 1911, in occasione del Cinquantenario dell’Unità d’Italia. Anche in questa circostanza preferiamo lasciare la parola al settimanale “*Il Finanziere*”.

<<Il Tenente Cecchini signor Giuseppe – prosegue la corrispondenza inviata da Civitavecchia dopo un breve preambolo – in seguito ad opportuni accordi presi con questa Autorità militare, disponeva che un plotone di Finanzieri al comando del Brigadiere Mangini Giorgio prendesse parte alla rivista militare passata dal Comandante il 59° Regg. Fanteria qui di stanza, Colonnello Cav. Calenda, il quale si mostrò visibilmente soddisfatto per l’inappuntabile sfilamento eseguito dai Finanzieri, a giudicare almeno dal modo come sembrava si compiacesse con il signor Tenente Cecchini.

Alle ore 15 poi tutti o finanzieri liberi dal servizio, convennero nella sala di riunione della Brigata Centrale ove il predetto signor Comandante la Tenenza

¹⁵³ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 1-2 del 1° gennaio 1911, pag. 6

lesse un ordine del giorno nel nostro signor Generale, illustrante specialmente la parte presa dai Finanziari in ogni tempo e quasi in ogni fatto d'arme per la liberazione della Patria nostra dal servaggio e dal giogo straniero.

La bella conferenza colla quale l'egregio tenente volle coronare la lettura del nobilissimo ordine del giorno, lasciò commossi i cuori degli ascoltatori, per l'impronta di alto patriottismo onde le parole del giovane ufficiale erano animate.

Alla sera poi non mancò la illuminazione della caserma centrale, con molteplici e superbi lampioncini alla veneziana e nemmeno mancarono i brindisi di occasione inneggianti al re, alla Patria e alla grandiosa solennità patriottica>>¹⁵⁴.

Attorno al 1912, il porto di Civitavecchia risultava movimentato da 2.705 bastimenti, mentre fra i prodotti scaricati, il carbone fu certamente quello più richiesto da parte delle industrie locali, oltre ai quantitativi trasferiti via treno a Roma.

Anche per tale ragione, il servizio d'istituto che la Regia Guardia di Finanza di Civitavecchia vi predispose non trovò mai sosta, essendo sempre incombente il pericolo rappresentato dal contrabbando.

Vari furono, quindi, i risultati di servizio, molti dei quali “messi a segno” proprio dai Finanziari “mare” della locale Brigata “Porto”, che a far data dal 1° novembre del 1909 si trovava al comando del Brigadiere Salvatore Rando, uno dei più bravi sottufficiali del Contingente ed autentico “Lupo di Mare”¹⁵⁵.

¹⁵⁴ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In <<*Il Finanziere*>>, n.23-24 del 9 aprile 1911.

¹⁵⁵ Nato a Messina il 15 febbraio del 1866, il Rando si era arruolato tra i Finanziari di mare l'8 luglio del 1884, ammesso a frequentare il corso di formazione presso lo stesso Deposito di Messina. Negli anni seguenti prestò servizio presso vari reparti di mare stanziati sul territorio nazionale, per poi essere promosso Sotto Brigadiere “mare” il 1° aprile 1894. Brigadiere dal 30 ottobre 1909, fu poi trasferito dal Circolo di Siracusa alla Legione di Roma, destinato quindi al comando della Brigata “Porto” di Civitavecchia. Promosso Maresciallo Ordinario il 30 aprile del 1915, rimase in servizio sino al 10 settembre del 1917, data in cui fu posto in congedo per raggiunti limiti d'età. Fra i vari encomi e premi ricevuti durante la sua carriera vi era anche un Attestato Ufficiale di Benemerenzza per: <<...i generosi soccorsi prestati a due imbarcazioni montate da due uomini che corsero pericolo di perdersi nella spiaggia di Brucoli il 30 settembre 1906>>.

Un'importante operazione che avrà per protagonista lo stesso Rando si verificò nel luglio del 1913, come ci testimonia l'articolo che riportiamo integralmente.

<<In conseguenza di opportune istruzioni impartite dal comandante la tenenza di Civitavecchia Tenente Tegardi Gualtiero, il 3 corr. mese, poco dopo la mezzanotte, Il Brigadiere Rando Salvatore, comandante la Brigata porto e la guardia Acciaro Battista, fermarono una barca montata da due uomini, che con molta circospezione manovrava nello specchio d'acqua sotto la prua del piroscafo inglese "Britannic".

Una diligente visita fatta a bordo della barca, mise in luce che essa trasportava quattro stagnoni di vernice del peso complessivo di kg. 224 ed una balla di corda manilla del peso di Kg. 110, tutta merce di provenienza estera che certamente si tentava di contrabbandare.

Ma il colpo, come si è visto, è fallito grazie all'abilità ed alla perspicacia dei finanzieri della Brigata Porto. La merce fu sequestrata e se i contravventori vollero riaverla, dovettero pagare, oltre il dazio, anche una grossa multa. Benissimo!>>¹⁵⁶.

Nel corso dello stesso 1913, la Legione Territoriale di Roma stilò un prospetto, da trasmettere al Comando Generale del Corpo, concernente la situazione dei mezzi nautici dislocati presso i vari reparti periferici. Presso la Brigata "Porto" di Civitavecchia riscontriamo la sola presenza di due modeste unità: la lancia a vela e a remi n. 201 "Idolo", adibita al "servizio di crociera" e la barca a remi n. 241 "Antonietta", per la vigilanza foranea, entrambi di 1,50 tonnellate di stazza, con 4 uomini d'equipaggio¹⁵⁷.

Alla vigilia dello scoppio della "Grande Guerra", il porto tirrenico aveva ormai raggiunto il ragguardevole traguardo di 671.768 tonnellate di movimento mercantile e 73.374 passeggeri, dovuti essenzialmente sia all'espansione

¹⁵⁶ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In <<Il Finanziere>>, n. 45-46 del 13 luglio 1913, pag. 5.

¹⁵⁷ Legione Territoriale della R. Guardia di Finanza di Roma, *Prospetto dei mezzi nautici in servizio presso i reparti dipendenti dalla suddetta Legione*, stilato in data 12 luglio 1913. In A.M.S.G.F., fondo "Miscellanea", atti della mobilitazione.

urbanistica di Roma, al mercato industriale di Terni, che ovviamente alle comunicazioni da o per la Sardegna.

A quel punto veramente arduo dovette essere il compito delle Fiamme Gialle, anche alla luce della sempre più crescente importanza che il porto di Civitavecchia andava riscontrando. Il contrabbando continuava ad imperversare, nonostante i ferrei controlli del Brigadiere Rando e dei suoi Finanziari “mare”.

Nell'ottobre del 1914, tanto per fare un esempio, lo stesso Brigadiere Rando riceverà un Encomio Semplice da parte del Comandante della Legione territoriale di Roma: <<...per le prove d'attività e di zelo date nella repressione del contrabbando, specialmente di sale che si commetteva nel porto di Civitavecchia>>¹⁵⁸.

Con lo scoppio della 1^a Guerra Mondiale, Civitavecchia e le sue frazioni furono comprese fra quelle località della c.d. “frontiera marittima” alle quali doveva essere demandata la vigilanza e la protezione costiera, sulla base di quanto aveva stabilito il Comando del IX Corpo d'Armata di Roma, in relazione ai progetti di mobilitazione inerenti la c.d. “Radunata Nord Est”.

I reparti della Tenenza di Civitavecchia, la quale – lo ricordiamo – era inquadrata nell'ambito del 2^a Compagnia del Comando Circolo “Esterno” di Roma, ricevettero il c.d. “organico di guerra”, nel senso che si videro aumentare la forza numerica di alcune unità, mentre alcune piccole Brigate furono istituite in quei punti strategici ove era più necessaria la diuturna presenza dei Finanziari.

Da un elenco¹⁵⁹ stilato dal Comando della Legione di Roma proprio in quel contesto, apprendiamo che la Brigata “Porto” civitavecchiese fu portata a

¹⁵⁸ A.M.S.G.F., fondo “Matricola”, f. M.Ilo Salvatore Rando.

¹⁵⁹ A.M.S.G.F., fondo “Miscellanea”, atti della 1^a guerra mondiale – Mobilitazione, Legione di Roma.

dieci uomini, mentre fra reparti neo costituiti si segnalano le Brigate di Torre di Montalto, della Stazione di Corneto e di Santa Severa¹⁶⁰.

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 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 Brigate di Finanza alle dipendenze della locale Tenenza (alla vigilia del conflitto si trovava agli ordini del Tenente Giuseppe Pasqua, sostituito nel '17 dal parigrado Giuseppe Mastroserio), 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.

È datato 4 giugno 1915 – siamo quindi a pochi giorni dall'entrata in guerra dell'Italia – un telegramma con il quale il Comando della Tenenza di Civitavecchia segnalava al Comando della Legione territoriale di Roma che in quelle acque era stata segnalata la presenza di un sottomarino (evidentemente nemico), e che il Comandante del Settore Costiero aveva disposto che da quel giorno in avanti il vapore postale diretto in Sardegna sarebbe partito al mattino, anziché di sera¹⁶¹.

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.

¹⁶⁰ Gli altri reparti mobilitati furono: Montalto, Corneto e Saline (dipendenti dalla Sezione di Corneto-Tarquini); Torre Valdalica, Civitavecchia Stanziale, Volante, Porto, Dazio Consumo, Torre Marangone e Santa Marinella (direttamente dalla Tenenza di Civitavecchia).

¹⁶¹ Telegramma n. 994 R.S. del Comando Tenenza R. Guardia di Finanza di Civitavecchia in data 4 giugno 1915. In A.M.S.G.F., fondo "Miscellanea", atti della 1^a guerra mondiale, sez. 442, f. 69.

Dal punto di vista della Sicurezza Marittima, il territorio era inquadrato nella Zona Costiera di Civitavecchia, la quale, sin dal tempo di pace, aveva stabilito il ruolo delle Guardie di Finanza in caso di conflitto bellico.

Quelle di mare, che si trovavano ancora al comando del bravissimo Salvatore Rando, promosso Maresciallo ordinario appena il 30 aprile dell'infausto 1915, avrebbero certamente concorso alle varie forme di vigilanza, soprattutto operando nel proprio ambiente naturale: il mare ovviamente.

I militari del Corpo furono, quindi, chiamati in prima persona anche ad applicare le disposizioni dettate dalla Legge 21 marzo 1915, n. 273 recante *“Provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato”*. La Legge puniva, ad esempio, con la reclusione da uno a cinque anni e con una pesante multa chiunque: *«... in qualsiasi modo esporta merce della quale il Governo abbia vietata l'esportazione»*, ma soprattutto con forti condanne penali: *«... chiunque indebitamente eseguisce disegni, modelli, schizzi o fotografie di cose concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato, o fa ricognizioni sulle cose medesime, qualunque sia il processo od il mezzo adoperato, oppure indebitamente si procura notizie concernenti la forza, preparazione o difesa militare»*.

Non erano certo previsioni campate in aria. In taluni casi, infatti, capitò che fra i marinai imbarcati su mercantili e navi da pesca si nascondessero spie nemiche, le quali, approfittando di una certa parvenza di legalità, riuscirono a carpire notizie riservate riguardo all'intera organizzazione difensiva costiera.

Nonostante la vigilanza eseguita sia da terra che da mare, i sommergibilisti tedeschi, difficilmente individuabili durante la navigazione subacquea, riuscirono comunque a colpire non poche navi civili dirette in Sardegna, e partite proprio da Civitavecchia¹⁶².

¹⁶² Sul finire del 1917, onde evitare i frequenti attacchi dei sottomarini tedeschi, il Comando Supremo insediò a Civitavecchia due squadriglie di idrovolanti.

Come ci ricordano le cronache del tempo, il 4 febbraio del 1918 fu affondata, ad ovest della Sardegna, la nave “Caprera”. Pochi giorni dopo, il 17 marzo, i sommergibilisti tedeschi affondarono il “Tripoli”, postale sulla rotta Golfo Aranci – Civitavecchia, il quale fu colpito pochi minuti dopo la partenza dal porto sardo. Oltre 200 furono le vittime, mentre 180 furono i superstiti. Scampò, in quella medesima circostanza, all’agguato tedesco il postale “Bengasi”, partito da Civitavecchia.

Non meno grave risultò essere la sistemazione di mine tedesche nei punti più strategici delle coste tirreniche, ma soprattutto nei tratti di mare maggiore frequentazione, così come conferma il grafico “*Campi minati e difese costiere esistenti alla fine della guerra*”, pubblicato dallo storico della Marina, Ginocchietti¹⁶³.

Con tali mine, i tedeschi crearono certamente una forte limitazione del traffico marittimo lungo le coste italiane, ma soprattutto seri danni alle barche da pesca locali, spesso esplose a causa delle numerose mine vaganti, anche se non è dato conoscerli nel dettaglio. In ogni caso, dopo la fine della guerra, l’opera di dragaggio eseguita dai Dragamine della Marina e della R. Guardia di Finanza fu estremamente complessa, perdurando per tutto il 1919.

In verità, esplosioni di mine e sciagure in mare a causa di esse si protrassero per molti decenni, persino nei primi decenni del 2° dopoguerra, allorquando furono recuperate dai pescatori locali e poi fatte brillare dagli esperti della Marina Militare non pochi residuati di chiara matrice tedesca.

Durante gli anni del conflitto mondiale, la Brigata “Porto” di Civitavecchia conseguì numerosi sequestri di generi, commercializzati in “*contrabbando di guerra*”, ed operarono anche a tutela della navigazione e della vita umana, oltre che nella repressione dei reati comuni, come documenta il lungo servizio di appostamento che, nel corso del 1918, portò

¹⁶³Angelo Ginocchietti, *La guerra sul mare*, Libreria del Littorio – Roma, 1930, pag. 242.

all'annientamento di una organizzazione di ladri che si era specializzata nel furto di carbone all'interno del porto civitavecchiese.

Per tale servizio fu ricompensato lo stesso Comandante della Brigata "Porto", Maresciallo Ordinario Domenico Nastasi (che aveva sostituito il Rando nel settembre del '17), unitamente a due Appuntati del Contingente di terra, Orazio Carruba e Luigi Leggio¹⁶⁴.

Lo stesso reparto non esitò ad assicurare il proprio concorso anche in occasione di una tristissima circostanza. Il 3 giugno del 1918, all'interno della Darsena scoppiò un grave incendio a bordo di due MAS della Regia Marina, carichi di proiettili.

Fra i primi ad accorrere, i Finanziari "mare" evitarono conseguenze ulteriori, anche se in quella circostanza si dovette registrare la perdita dell'eroico Brigadiere Fortunato Bonifazi, del Vigili del Fuoco, il quale, per il suo coraggio e per il suo sacrificio verrà insignito della medaglia d'oro al valore civile "alla memoria".

Nel frattempo, un'importante modifica ordinativa riguardò anche la città di Civitavecchia, ove, dopo molti decenni (un'esperienza simile s'era vissuta ai tempi della Truppa di Finanza Pontificia), fece nuovamente "capolino" un Capitano delle Fiamme Gialle.

Grazie al Decreto Luogotenenziale del 15 luglio 1917, fu istituito infatti a Civitavecchia un Comando di Compagnia, posto inizialmente alle dipendenze del Circolo di Grosseto, ma pur sempre inquadrato nell'ambito della Legione di Roma.

Affidata al Capitano Ernesto De Angelis, che la reggerà sino al 1919, la Compagnia ebbe alle dipendenze la Tenenza alla sede e la Sezione di Corneto-Tarquini, naturalmente con i rispettivi Comandi minori.

¹⁶⁴ Dal B.U. della Regia Guardia di Finanza – anno 1918, pag. 212.

4° CAPITOLO

DALL'AVVENTO DEL FASCISMO ALLA 2^ GUERRA MONDIALE

(1919 – 1945)

Terminato il conflitto mondiale, anche le Fiamme Gialle della Compagnia di Civitavecchia, furono chiamate ad applicare le disposizioni impartite dai Comandi Superiori allo scopo di tutelare le caserme da eventuali assalti di facinorosi.

Erano, quelli, gli anni che precedettero la “*Marcia su Roma*”, l’affermazione del fascismo, ma soprattutto dei conflitti che in tutto il Paese contrapposero le varie forze sovversive (sia di destra che di sinistra) allo stato di diritto¹⁶⁵. Fra i vari provvedimenti adottati, vi fu anche quello di applicare dei paletti di ferro alle porte delle caserme, oltre che limitare al massimo le libere uscite dei militari.

Non meno importante fu poi il contributo che i Finanziari dovettero sostenere dal punto di vista operativo. La Compagnia di Civitavecchia, Fiamme Gialle di “mare” comprese, fu incaricata, fra l’altro, dal Comando della Legione di Roma di concorrere, con il proprio personale, alla tutela del servizio

¹⁶⁵ La storia di Civitavecchia ci ricorda che il 5 agosto del 1922 le squadre fasciste non riuscirono ad occupare la città, considerato il rifiuto del sottoprefetto a favorirli, ma soprattutto la reazione delle forze antifasciste. Raggiunsero, però, il loro intento un mese dopo, allorquando, guidati dal segretario del Fascio laziale, Gino Calza Bini, dal 3 settembre misero sotto assedio Civitavecchia per una settimana, chiedendo le dimissioni dell’Amministrazione socialista. Il 9 settembre, gli assediati, che lamentarono la morte di 5 di loro, dovettero accordarsi con le camicie nere nella sottoprefettura, accettando le dimissioni della Giunta. La guida della città fu così affidata, l’11 settembre, ad un commissario prefettizio.

ferroviario in caso di scioperi da parte dei ferrovieri, ovvero per prevenire attentati dinamitardi, peraltro frequentissimi in quel delicato momento della storia nazionale.

Oltre al diuturno pattugliamento del tratto di linea di propria competenza, alternandosi con i Reali Carabinieri, anche la Brigata “Porto”, detta anche “di crociera”, come abbiamo già evidenziato in precedenza, dovette fornire il proprio personale onde assicurare la vigilanza all’interno della Stazione Ferroviaria di Civitavecchia Marittima, la quale – lo ricordiamo – rappresentava in quel contesto un attivissimo scalo commerciale per il carico ed il successivo trasferimento verso Roma di generi e merci sbarcate in quel porto, oltre ad essere luogo di imbarco – sempre alla volta di Roma – di ipotetici sovversivi appena sbarcati in quella stessa darsena.

Nell’ambito della storia del Servizio Navale del Corpo, una tappa considerata molto importante è certamente quella che si concretizzò a partire dal dicembre del 1923, allorquando fu istituito l’Ufficio di Vigilanza Marittima del Comando Generale del Corpo, affidato al Capitano di Fregata della Regia Marina, Comandante Attilio Secchi¹⁶⁶.

Fu da quel momento che le sorti del Servizio Navale iniziarono a mutare, interessando ben presto anche i nostri Finanziari “mare” di Civitavecchia, che a partire dal 1924 si videro trasformare il proprio reparto in Brigata “costiera”.

Ma, prima di affrontare nel concreto la tematica, diamo un focus sulla Civitavecchia di quegli anni. Dalla guida d’Italia, pubblicata nel 1923 a cura del Touring Club Italiano, apprendiamo innanzitutto che Civitavecchia: *<<...è una città di aspetto quasi completamente moderno fuori del vecchio nucleo, con parecchie vie ampie e rettilinee e altre case; il suo porto è la base principale*

¹⁶⁶L’Ufficio fu istituito, a far data dal 16 dicembre 1923, con Foglio d’Ordini n. 23 del Comando Generale del Corpo in data 22 dicembre 1923.

del rifornimento da mare del centro industriale di Terni, col quale sarà presto unito direttamente dalla ferrovia in costruzione per Orte>>¹⁶⁷.

Porto di 1^a categoria, la cui funzione principale è ancora quella di assicurare il servizio giornaliero da o per la Sardegna, con destinazione Terranova Pausania (l'odierna Olbia), quello di Civitavecchia risulta esteso – almeno in quel contesto storico – in un'area di circa 87 ettari, con una profondità massima di circa 6 metri.

Nel dicembre dello stesso anno, la Compagnia di Civitavecchia risulta al Comando del Capitano Beniamino Porzio, un valente ufficiale al quale tutto il Corpo era devoto per essere stato l'eroico protagonista della scalata sul Monte Cimone, nel giugno luglio del 1916, nel corso della quale i Finanziari della mitica 21^a Compagnia “Sassari” del V Battaglione mobilitato si coprono di autentica gloria¹⁶⁸.

Da tale reparto dipendeva ancora la Sezione di Corneto – Tarquinia e le ancora numerose Brigate, distinte in “volanti”, “stanziali” e “Porto”, oltre ovviamente alla già citata Brigata “costiera”. Al reparto verrà, quattro anni dopo, trasferita anche la dipendenza della Tenenza di Viterbo¹⁶⁹.

Il consolidamento e l'affermazione del fascismo, sia sul piano nazionale che internazionale, fece sì che nel Paese si verificasse una profonda trasformazione istituzionale. Il 3 gennaio 1925 era stata proclamata la fine della libertà di opposizione al governo, dichiarando cioè l'illegalità di ogni forma di disapprovazione nei confronti dell'esecutivo. Si completava così il colpo di Stato che portò al durissimo “regime” dittatoriale che tutti noi conosciamo.

¹⁶⁷ Luigi Vittorio Bertarelli (a cura di), *Guida d'Italia del Touring Club Italiano - Italia Centrale*, vol. III, Touring Club Italiano – Milano, anno 1923, pag. 166.

¹⁶⁸ Sull'argomento vgs. Gerardo Severino, *Le indomite Fiamme Gialle della 21^a Compagnia Sassari. Dalla costituzione del reparto alle epiche imprese sul Monte Cimone (maggio 1915 – luglio 1916)*, Carlo Delfino Editore – Sassari, anno 2016.

¹⁶⁹ Come da Decreto Ministeriale 23 maggio 1928, n. 28605 con il quale fu stabilito il: <<...nuovo riparto territoriale e gerarchico dei Comandi del Corpo>>. In Foglio d'Ordine n. 22 del Comando Generale della R. Guardia di Finanza in data 14 giugno 1928.

Da questo momento in poi il fascismo fece in modo di controllare tutte le strutture dello Stato, annullando di fatto qualsiasi possibile reazione avversa, fondando organizzazione volte all'esaltazione nazionale e quindi facendo leva sullo spirito nazionalista e sulla coscienza nazionale di ciascun italiano. Le successive riforme che andarono a modificare le preesistenti strutture statali, diedero così vita, nel 1927, al cosiddetto "Stato Corporativo", ove si sostituiscono alla Camera dei Deputati la Camera dei Fasci e delle Corporazioni.

Fra le novità, se così possiamo definirle, varate dal regime anche l'istituzione del confino di polizia e di un Tribunale Speciale per la Difesa dello Stato, al quale furono assoggettati tutti gli oppositori al regime.

Di lì a qualche anno, Mussolini condurrà l'Italia di "Vittorio Veneto", come egli stesso l'aveva presentata a Vittorio Emanuele III, nel baratro della dittatura, ove le sanzioni attribuite dalla Società delle Nazioni per la nuova impresa coloniale in Etiopia, l'immane guerra mondiale e, non per ultimo, la guerra civile che dilaniò generazioni d'italiani, furono gli aspetti più eclatanti.

Ma ritorniamo a parlare delle vicende del Servizio Navale e, in particolare, delle Fiamme Gialle "mare" di Civitavecchia.

L'anno 1925 rappresentò per la Regia Guardia di Finanza una delle date memorabili della sua gloriosa storia. In quel contesto, a sette anni dalla fine della "guerra vittoriosa", nel corso della quale i Battaglioni mobilitati dei Finanzieri si erano coperti di gloria, il Ministero della Guerra concessa anche al Corpo l'onore di poter festeggiare una propria data anniversaria.

In verità, la circolare n. 277 del 31 maggio 1925, nel fissare la data della "Festa del Corpo", non si occupò solo della Regia Guardia di Finanza, ma sanò una situazione generale che riguardava anche le altre Forze Armate, Corpi e Specialità.

Nello stabilire la cosiddetta "*Festa Nazionale della Vittoria*" scegliendo per essa la data del 4 novembre, la quale, sempre secondo la circolare: <<...

sarà particolarmente solennizzata da tutte le Armi e Corpi, come glorificazione dello spirito militare, commemorazione dei caduti, esaltazione del valore italico>>, il Ministero della Guerra decise per le Fiamme Gialle da data del 5 luglio, in ricordo della vittoria ottenuta dalle stesse il 5 luglio 1918, nei combattimenti tra il Piave vecchio ed il Piave nuovo; combattimenti per i quali il 7° Battaglione mobilitato si era guadagnato la Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Con la stessa circolare, infine, furono concesse anche le iscrizioni da incidere sul gambo della freccia della Bandiera di Guerra della Guardia di Finanza; freccia che oggi è custodita presso il Museo Storico del Corpo. La decisione ministeriale, peraltro firmata da Benito Mussolini in persona, essendo allora anche capo di tale Dicastero, fu salutata da tutto il Corpo con grande soddisfazione, preannunciata da un raggianti Foglio d'Ordini Speciale, emanato il 27 giugno dal Comandante Generale del Corpo, Gen. Giovanni Ghersi¹⁷⁰.

E l'importanza che di lì in poi avrebbe avuto per il Corpo la "Festa Anniversaria" si coglie dalle ultime frasi dello stesso messaggio del Comandante Generale, il quale dà disposizioni affinché: *<<Se ne prenda argomento per ricordare anzitutto con reverenza e gratitudine tutti i commilitoni caduti nel compimento del loro dovere in pace ed in guerra, dal sacrificio dei quali tanta luce di gloria e tanta nobiltà di esempio promanano. Sia esaltata l'importanza e l'altezza dei compiti che al Corpo sono affidati per assicurare la tutela degli interessi fiscali e la difesa militare dello Stato.*

¹⁷⁰ Il 15 gennaio del 1966, l'allora Presidente del Museo Storico del Corpo, Generale Gaetano Simoni, formulò al Comandante Generale di quel tempo una circostanziata relazione, in virtù della quale, nel sottolineare che: *<<...la ricorrenza viene a cadere in una data in cui la stagione estiva è già avanzata e quindi le cerimonie che vengono svolte nell'occasione comportano, particolarmente per la preparazione dei reparti degli Istituti d'Istruzione, difficoltà e disagi non lievi...>>*, propugnava di sostituire la data del 5 luglio con quella del 21 giugno 1918, data d'inizio della citata battaglia "dei Due Piavi", ascrivibile comunque al valoroso 7° Battaglione. A modificare la data intervenne ufficialmente un Decreto Interministeriale (Difesa e Finanze), firmato il 25 aprile dello stesso anno, il quale fu operativo già per quell'edizione della "Festa".

E ognuno di noi ne tragga motivo per attendere con fierezza d'animo e saldezza di propositi all'adempimento dei suoi doveri affinché, con l'opera concorde di tutti, il Corpo si mantenga sempre all'altezza delle sue glorie e delle sue tradizioni>>.

Sin da quel 5 luglio, la “Festa del Corpo” si celebrò sia a Roma, sia presso tutti i Comandi periferici della Guardia di Finanza, ivi compresa, quindi, la Compagnia di Civitavecchia, la quale organizzerà tale avvenimento, quasi sempre all'interno della Caserma Centrale che dava sulla Darsena.

Nel corso del 1926, le Stazioni del Naviglio della Regia Guardia di Finanza furono oggetto di una radicale riforma¹⁷¹, la quale entrerà in vigore a decorrere dal 1° gennaio del 1927. In tale ottica, il servizio in mare veniva affidato alle c.d. “Stazioni Costiere”, dirette da Comandanti di Stazione (ufficiali) e dalle quali dipendevano reparti minori, quali Squadriglie, Sezioni e Brigate “Costiere”.

Fu proprio in tale ambito che la Brigata “Costiera” di Civitavecchia verrà posta alle dipendenze della “Stazione Naviglio Costiera” di La Maddalena (affidata al Tenente Enrico Lubelli), in Sardegna, l'unico reparto del genere che verrà riconosciuto alla Legione territoriale di Roma, ricordando che in quel contesto a Cagliari era stata appena soppressa quel Comando di Legione, sorto temporaneamente nel 1917, nel corso e causa della “Grande Guerra”¹⁷².

Nel clima generale prima descritto, anche le Forze di Polizia furono coinvolte nel massiccio programma di “militarizzazione” forzata della Società e, soprattutto, del territorio.

Il 14 aprile 1926, ad esempio, il Comandante della Legione Territoriale della R. Guardia di Finanza di Roma, Col. Ezio Giovannini, trasmise all'Ufficio

¹⁷¹ Per effetto del R. Decreto n. 1163 del 3 giugno 1926 che approvò il “*Regolamento sul servizio e la gestione patrimoniale del Naviglio della R. Guardia di Finanza*”.

¹⁷² Oltre a Civitavecchia, la Stazione sarda ebbe alle dipendenze anche le Squadriglie o Sezioni Naviglio di Cagliari, S. Teresa di Gallura, Porto Torres e Terranova Pausania. Vgs. Circolare n. 56243 V.M. del Comando Generale della R. Guardia di Finanza. In Foglio d'Ordini n. 42 del Comando Generale del Corpo in data 23 ottobre 1926.

Militare del Comando Generale del Corpo i “*progetti di difesa*” di alcune caserme dipendenti dal Comando di Circolo alla sede, motivandole con il pericolo di probabili stravolgimenti politici¹⁷³.

Fra queste anche quelli di pertinenza della Compagnia di Civitavecchia, che si riportano di seguito:

- 1) *In caso di grave perturbamento dell'ordine pubblico o di assalto, d'incendio alla Caserma del Corpo, dei RR.CC. o di altro edificio pubblico, i militari comandati di servizio dovranno subito rientrare in caserma e mettersi tutti – ammogliati compresi – a disposizione del graduato più elevato in grado che assume la direzione e la responsabilità del successivo servizio di difesa. I militari eventualmente comandati in posti di servizio fissi saranno lasciati sul posto; continueranno nel servizio a meno che non si abbia la certezza che corrano grave pericolo, nel qual caso dovranno rientrare in caserma.*
- 2) *Se le contingenze di quei momenti lo consentiranno, potranno i militari essere comandati in servizio solo alla stessa sede del reparto indrappellati ed armati di moschetto con la dotazione delle relative munizioni.*
- 3) *Sarà sospesa la libera uscita per tutti.*
- 4) *L'ingresso della caserma sarà tenuto permanentemente chiuso, il piantone della caserma avrà a portata di mano la rivoltella carica, di giorno e di notte.*
- 5) *Il comandante del reparto studierà e predisporrà in precedenza il modo migliore come utilizzare il materiale di casermaggio per sbarrare porte, finestre, corridoi, scale e passaggi obbligati della caserma.*
- 6) *Le armi e le munizioni saranno conservate dal comandante della brigata, che le distribuirà al personale dipendente al momento opportuno. I moschetti saranno nella rastrelliera senza otturatori.*

¹⁷³ Nota n. 42/R.S. in data 14 aprile 1926. In A.M.S.G.F., fondo “U.G.A.”, sez. 544, f. n.8.

- 7) *Il comandante del reparto, in precedenza, renderà accordi con persone di fiducia, perché, in caso di pericolo o d'invasione, si rechino subito ad avvertire il comandante della stazione dei RR.CC. esistente sul posto; e nel caso che anche questa fosse attaccata tali persone dovranno recarsi subito ad avvertire il comandante del Presidio militare o dei Reali Carabinieri delle località più prossime.*
- 8) *La caserma dovrà essere difesa fino all'estremo.*
- 9) *Qualora, però, giungesse il momento in cui, compatibilmente con le esigenze dell'onore militare, fosse giudicato inutile ogni ulteriore resistenza, le armi saranno nascoste, purché il rinvenimento sia impossibile, oppure saranno consegnate ai rivoltosi, ma senza otturatori o cilindri e le baionette spezzate. Gli otturatori saranno scomposti ed i pezzi relativi lanciati fuori della caserma, in diverse direzioni, in modo che non sia possibile la loro ricomposizione e pertanto il loro uso. Le munizioni saranno nascoste o rese inservibili.*
- 10) *In caso di assoluta necessità, o quando la forza sia numericamente esigua per fronteggiare efficacemente la situazione, il comandante del reparto potrà, se sarà possibile e lo reputerà conveniente, studiare il modo di sottrarre sé ed i suoi dipendenti, in caso di attacco, nascostamente agli assalitori, rifugiandosi in qualche punto ove facile ed efficace sia la difesa, od in qualche fabbricato prossimo di persone perbene e di fiducia o nella caserma dei RR.CC. più vicina, asportando in tal caso dalla caserma il fondo vitto, le armi, le munizioni che distribuirà fra il personale.*
- 11) *I militari che prestano servizio esterno e che in tali contingenze, dovranno rientrare in caserma, hanno il dovere, se assaliti per istrada, di difendersi con tutto il vigore e prontamente. Prima di cedere le armi dovranno rompere la sciabola-baionetta, sbattere con violenza la canna*

del moschetto per terra, togliendo ed inutilizzando l'otturatore. Alla pistola toglieranno il cilindro e le cartucce lanciandole in diversi parti.

In ogni caso, venendo meno i presupposti del pericolo imminente (tentativo di insurrezioni armate), anche grazie alla forte repressione poliziesca, al massiccio ricorso al “confino di polizia” per gli oppositori politici, alle “condanne esemplari”, ai “regolamenti di conti” da parte delle ultime squadracce fasciste, la “militarizzazione” forzata del territorio fu ragionevolmente rivista anche in chiave di risparmio economico, soprattutto dopo la nota crisi finanziaria mondiale del 1929.

Il 1927 fu, invece, l'anno in cui Civitavecchia divenne finalmente sede di un Comando di Squadriglia Naviglio della Regia Guardia di Finanza, per effetto del varo della Circolare n. 24245 del 29 aprile di quello stesso anno.

La vecchia Brigata “Costiera”, un tempo definita anche “di Crociera”, lasciava il passo ad un nuovo reparto, pur sempre diretto da un Sottufficiale del Contingente “mare”. Ciò si verificò a far data dal 1° di maggio, anche in relazione al varo di un'ulteriore circolare che, fra l'altro, abolirà i reparti navali del tipo “Sezione”¹⁷⁴.

Non essendo munita di unità d'alto mare, ma solamente da unità d'uso locale¹⁷⁵, la Squadriglia di Civitavecchia fu equiparata al rango di Brigata, tanto che il comandante della medesima ricevette le stesse incombenze previste per quella tipologia di reparto¹⁷⁶.

Nel corso degli anni '20 e '30, il porto di Civitavecchia incrementò sensibilmente i propri traffici. Secondo la statistica, se nel 1925 il tonnellaggio lavorato risultava ammontare a 695.000, nel 1930 le tonnellate diventano

¹⁷⁴ Trattasi della Circolare n. 24260 V.M. pubblicata sul Foglio d'Ordini n. 18 del Comando Generale del Corpo in data 7 maggio 1927.

¹⁷⁵ Riferendosi alle barche torpediniere, alla pirobarche in generale anche se fanno servizio fuori dai porti, alle motobarche, alle barche a motore, ai motoscafi e alle barche a vela.

¹⁷⁶ La questione fu disciplinata dalla Circolare n. 35972 V.M. pubblicata sul Foglio d'Ordini n. 39 del Comando Generale del Corpo in data 8 ottobre 1927.

1.068.000, mentre nel 1935 raggiunge quota 1.269.000. Il picco viene registrato, invece, nel 1937, con 1.288.000 tonnellate.

A favorire tutto ciò erano stati anche i lavori di ammodernamento delle strutture portuali, eseguiti nel biennio 1928-29, grazie ai quali risulta raddoppiata la capacità ricettiva del porto, anche grazie al ruolo ricoperto dallo scalo ferroviario interno. Non solo, ma nel 1928 viene realizzato, a settentrione di quello del Lazzaretto, il Molo Littorio, l'odierno "Molo Vespucci". Nel 1937, infine, il porto verrà potenziato ulteriormente attraverso l'installazione di due grandi gru azionate elettricamente.

Frattanto, a far data dal 1° gennaio 1931, per disposizione della Direzione Generale delle Dogane, sulla linea di navigazione Civitavecchia-Terranova Pausania fu istituito un servizio di scorta a bordo dei piroscafi, ad opera di militari del Corpo (due sottufficiali e due finanzieri), al fine di esonerare dalla visita e dal documento doganale di scorta, all'imbarco e allo sbarco, nell'uno e nell'altro scalo, i viaggiatori, nonché i bagagli e i veicoli da turismo di loro pertinenza.

Ed in quel medesimo contesto storico cogliamo il giudizio che il Capitano di fregata Angelo Ginocchietti espresse, nel 1931, proprio su tale porto, oltre che sulla cittadina laziale. In un suo lavoro dal titolo "*Lungo i Confini della Patria*", l'ufficiale di Marina scrisse: <<*Il suo porto – esordisce l'ufficiale – è la base principale del rifornimento da mare del centro industriale di Terni e vi fanno altresì capo importanti linee di navigazione, fra cui quella giornaliera che collega la Sardegna al continente, col più breve percorso marittimo.*

Le industrie principali che sorgono a Civitavecchia sono quelle del cemento, dell'allume, delle mattonelle di carbone, del sapone, della confezione in conserva dei prodotti della pesca, ecc.

Il porto odierno è protetto da un lungo molo, di circa 1300 metri che si stacca dalla terra presso il Forte Michelangelo e procede prima per ovest-sud-ovest e quindi parallelamente alla costa. La parte centrale di questo secondo

braccio, e cioè quella compresa tra il faro e il fortino del Marzocco o Gregoriano, è formata dall'antico antemurale di Traiano. Nello specchio acqueo, che rimane compreso fra il molo e la costa, si protendono due lingue di terra su cui furono costruiti due moli: il molo Bicchiere e il molo Lazzaretto.

Il porto di Civitavecchia accoglie un notevole traffico di importazione, costituito principalmente da carbon fossile per le industrie del retroterra, per le navi e per le Ferrovie dello Stato, da grano, da ghisa per le acciaierie di Terni, da fosfati, da minerali e infine da cereali e generi alimentari.

L'esportazione consiste principalmente in doghe, cemento, allume, formaggi, carbone di legna e lana e cioè nei prodotti dell'entroterra.

Vi è nel porto la possibilità di rifornirsi di combustibili, acqua, e di potervi eseguire riparazioni navali di non grande entità.

Degni di nota nell'attrezzamento del porto sono i sylos granari, capaci di 12.000 tonnellate, i magazzini generali capaci di 1000 tonnellate di merce ed infine i frigoriferi che hanno una capienza di 120 tonnellate di carni congelate.

Una notevole attività vien data al porto di Civitavecchia dall'industria della pesca. Numerosi pescherecci a motore, anche d'alto mare, vi approdano sbarcandovi rilevanti quantità di pesce che vengono inoltrate verso i mercati dell'interno>>¹⁷⁷.

Ed a partire dallo stesso 1931, anno in cui, fra l'altro, entrò in vigore il nuovo Codice Penale del Regno d'Italia (il cosiddetto “Codice Rocco”, dal cognome del Ministro Guardasigilli), il controllo della cosiddetta “Sicurezza Pubblica” divenne un punto fermo del Regime e, di conseguenza, delle Forze dell'Ordine.

In tale direzione, anche la R. Guardia di Finanza fu chiamata a concorrere a tale forma di tutela e lo fece negli ambienti più naturali ove svolgeva i propri secolari servizi: le frontiere terrestri e marittime del Paese.

¹⁷⁷ Angelo Ginocchietti, *Lungo i Confini della Patria – Il Basso Tirreno*, fascicolo II, in Rivista <<Esercito e Nazione>>, Istituto Poligrafico dello Stato – Roma, anno 1931, pagg. 11 e 12.

Anche nel Comune di Civitavecchia la “*vigilanza del territorio*” si fece sentire più del solito, come dimostrarono i continui fermi di stranieri ed i controlli dei documenti di riconoscimento anche nei riguardi di chi approdava in quel porto, non solo dai traghetti giunti da Palermo, Napoli e Sardegna, ma anche con imbarcazioni turistiche o commerciali private.

Non mancarono, nel medesimo contesto temporale, gli atti eroici, dei quali si resero protagoniste le Fiamme Gialle di Civitavecchia, anche quelle del Contingente “mare”, come accadde per l’episodio che stiamo per raccontare, verificatosi il 26 settembre 1931.

<<La spaventosa fuga di un cavallo imbizzarrito ha richiamato la sera del 30 settembre |t. a., sulla banchina del porlo di Civitavecchia l'attenzione dei numerosi viaggiatori in attesa di imbarcarsi sul piroscampo in partenza.

Due viaggiatori provenienti da Roma, i coniugi Franco e Luisa Giamerini, erano appena discesi da una vettura da piazza portante il numero 32, guidata da certo Brizzi, quando il cavallo improvvisamente s'impennava dandosi a corsa sfrenata verso la banchina del porto gremita di gente.

Il vetturino cercò riprendere le redini che fili erano sfuggite di mano, ma non gli fu possibile. Sicuramente la gente sarebbe stata investita se non fosse intervenuta una coraggiosa Guardia di Finanza certo Frasca di guardia alla stazione, il quale visto che il vetturino era stato balzato da sopra si frappose al cavallo fuggente, afferrandolo al morso

Cavallo, vettura guardia di finanza, mentre la gente muta e atterrita, faceva in tempo a scansarsi, percorsero altri metri ed essendo giunti presso la banchina, cavallo e guardia precipitavano in mare per fortuna in un punto poco profondo, mentre la vettura rimaneva impigliata in un grosso canapo.

Subito accorsero due guardie di finanza e alcuni carabinieri, i quali si adoperarono a trarre dall'acqua il coraggioso milite ed il cavallo, il quale nonostante il bagno freddo era ancora imbizzarrito. Fortunatamente non si ebbero a deplorare danni alle persone.

L'atto coraggioso della brava guardia destò l'ammirazione di tutti i presenti>>¹⁷⁸.

Il coraggioso Finanziere si chiamava Frasca Paolino ed era in servizio presso la Brigata “Stanziale” di Civitavecchia, addetta anche alla vigilanza doganale del porto ed al quale, il 5 marzo dell’anno seguente, il Comandante Generale del Corpo conferirà un Encomio Solenne.

Gli inizi del 1932, troviamo che la Squadriglia Costiera di Civitavecchia, anziché dipendere da La Maddalena, risulta inquadrata nell’ambito della Compagnia alla sede¹⁷⁹. In verità ciò avrà effetto solo per pochi giorni, in quanto nel febbraio dello stesso anno la Squadriglia risulterà soppressa, nell’ambito di un riordino del Servizio Navale¹⁸⁰.

La piccola Squadriglia, che in organico disponeva solo di pochi marinai e si una sola imbarcazione, la M.L. (moto lancia) n. 3, non aveva senso di esistere, se non fosse stata potenziata. Ma quelli erano tempi difficili per tutto il Paese, ancora alle prese con la crisi finanziaria internazionale, volendo ricordare quella più famosa che nel 1929 aveva interessato gli Stati Uniti d’America, con ricadute per tutt’Europa.

Uomini e mezzi, come si suol dire in questi casi, ritornarono – e per uno strano gioco del destino – alla mai soppressa Brigata “Porto” di Civitavecchia, presso la quale le Fiamme Gialle del Contingente “mare” opereranno, sebbene solo per qualche anno, anche se l’anno dopo (1933) risulta ripresa la dipendenza operativa già a suo tempo in capo alla Stazione Naviglio Costiera di La Maddalena¹⁸¹.

¹⁷⁸ Corrispondenza dal titolo *Da Civitavecchia*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 39 del 28 settembre 1931, pag. 3.

¹⁷⁹ Come emerge dal c.d. “*Elenco alfabetico delle Brigate e Squadriglie Naviglio equiparate a Brigata*”. In Foglio d’Ordini n. 3 del Comando Generale del Corpo in data 18 gennaio 1932.

¹⁸⁰ La decisione fu presa con la Circolare n. 8715 S.N. pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 10 del Comando Generale del Corpo in data 20 febbraio 1932 e riconfermata anche dalla Circolare 69370 S. G. pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 47 del 5 dicembre 1932.

¹⁸¹ Come emerge dalla Circolare n. 43652 S.N. dal titolo: “*Quadro e ripartizione del Naviglio della R. Guardia di Finanza*”. In Foglio d’Ordini n. 44 del Comando Generale del Corpo in data 19 luglio 1933.

A tre anni dalla superiore decisione, la Squadriglia Naviglio Costiera di Civitavecchia verrà nuovamente istituita, grazie ad una Circolare del luglio 1935¹⁸².

Al nuovo reparto fu però assegnata, a far data dal 5 agosto seguente, solo una modestissima unità: la M.L. 31, con un “padrone” e due uomini d’equipaggio, nelle persone dell’Appuntato “mare” Francesco Ciarrocchi, Roberto Fortunato e Giuseppe Poderi, gli stessi che risultano da un successivo “Quadro del Naviglio” riepilogativo alla data del 1937.

Ma la “tormentata” esistenza dei Finanziari “mare” di Civitavecchia non trovò pace, in quanto nel giugno dello stesso 1937, in relazione all’istituzione della Squadriglia Naviglio di Civitavecchia¹⁸³, la troviamo nuovamente soppressa, tanto che le sue funzioni in ambito Servizio Navale verranno nuovamente assegnate alla storica Brigata “Porto”.

Con lo scoppio della 2^a Guerra Mondiale e la conseguente mobilitazione dei reparti della Legione di Roma, oltre alla Brigata “Porto”, non più formalmente alle dipendenze della Stazione di La Maddalena¹⁸⁴, la Compagnia di Civitavecchia risulta, invece, articolata in un Comando di Tenenza alla sede (dalla quale dipenderà direttamente anche la Squadriglia) e di un Comando di Sezione in Santa Marinella, mentre la Sezione di Tarquinia risulta dipendere dalla neo costituita Compagnia di Viterbo¹⁸⁵.

¹⁸² Trattasi della Circolare n. 28360 Uff. Segr., pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 42 del Comando Generale del Corpo in data 22 luglio 1935.

¹⁸³ Per effetto della Circolare n. 140-30743 Uff. Segr., pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 26 del Comando Generale del Corpo in data 4 giugno 1937.

¹⁸⁴ Nel 1939, con la Circolare n. 88601 del 10 novembre, presso alcuni Legione Territoriali furono sopresse la Stazioni Naviglio, sostituite dai c.d. “Uffici Naviglio Legionali”. In tale ambito, quindi, anche la Squadriglia Naviglio di Civitavecchia, se non fosse stata soppressa due anni prima, sarebbe dipesa tecnicamente dall’Ufficio Naviglio della Legione di Roma, dalla quale invece dipese quella di Gaeta.

¹⁸⁵ Decreto Ministeriale 22 aprile 1940, n. 26016 con il quale fu stabilito: “...il riparto territoriale e gerarchico dei Comandi del Corpo”. In Foglio d’Ordini del Comando Generale della Regia Guardia di Finanza n. 12 in data 9 maggio 1940.

Ma per meglio comprendere il ruolo ricoperto dai Finanziere di “mare” di Civitavecchia durante il conflitto mondiale, sarebbe opportuno analizzare compiutamente il “*Progetto di Vigilanza Costiera*”, entrato in vigore il 1° gennaio 1936, e redatto dall’Ufficio Difesa e Mobilitazione del Comando della Zona Militare di Roma.

Occorre, innanzitutto, dire che anche alla nostra Brigata “Porto”, per quanto munita, almeno sino al maggio 1940, di una sola Motolancia, spettò – in linea di massima – il compito di <<*segnalare prontamente ogni tentativo di nemici o di rivoltosi diretto contro le coste e contro i tronchi ferroviari litoranei, affinché si possa provvedere in tempo all’invio di truppe nel punto minacciato*>>.

Il servizio di vigilanza costiera, che fu eseguito dalle varie Forze militari alle dipendenze del 1° Settore Costiero di Civitavecchia, verrà ben presto rafforzato con il trasferimento in Darsena di alcune importanti unità navali del Corpo.

Grazie all’importante testo realizzato nel dopoguerra dall’Ammiraglio Fioravanzo, della Marina Militare, estrapoliamo i dati relativi alle seguenti unità navali che prestarono servizio a Civitavecchia durante il 2° conflitto mondiale¹⁸⁶.

- a. M.V. (motovedetta) “*Satta*”, giunta a Civitavecchia il 10 giugno 1940, rimanendovi sino al luglio seguente, eseguendo dragaggi nel settore di Civitavecchia ed assicurando la scorta ad un convoglio sino a Napoli;
- b. M.V. “*Spanedda*”, giunta a Civitavecchia il 10 giugno 1940, rimanendovi sino al luglio seguente, eseguendovi ben quattro missioni di dragaggio;
- c. M.L. 31, in dotazione fissa alla Brigata “Porto”, poi “Naviglio” civitavecchiese, assicurando il servizio di guardia alle ostruzioni portuali e quello di pilotaggio.

¹⁸⁶ Giuseppe Fioravanzo, *Fiamme Gialle sul Mare. Storia del Naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940 – 1945*, edizione Ufficio Storico della Marina Militare e Comando Generale della Guardia di Finanza, anno 1955.

Nel corso della guerra si rese necessario un ulteriore aumento degli organici dei reparti costieri, ai quali fu demandata anche la vigilanza sul controllo dei prezzi, ivi compresa la lotta alla borsa nera.

Anche per tale ragione, nel corso del 1941, il Comando della Legione territoriale di Roma decise, con decorrenza al 1° di luglio, l'istituzione della Brigata "Servizio Navale" di Civitavecchia, che molto più semplicemente verrà indicata in atti con la sola aggiunta "Naviglio".

Il reparto, nuovamente scisso dalla Brigata "Porto" (che a quel punto sopravvisse), verrà composto da sei uomini, al comando ovviamente di un Sottufficiale del medesimo Contingente "mare"¹⁸⁷.

D'altra parte, la guerra stava colpendo duramente la popolazione locale, la quale dovette fare i conti con il razionamento dei generi alimentari, ivi compreso il pesce, letteralmente scomparso dal mercato civitavecchiese, anche perché veniva accaparrato a prezzi esorbitanti dai commercianti romani.

Frattanto, a causa dei frequenti bombardamenti, il più grave dei quali si verificherà il 14 maggio 1943, fu decisa la sospensione della linea passeggeri Olbia-Civitavecchia, ed il personale del Corpo che vi era addetto recuperato al servizio di vigilanza costiera.

In verità, quello verificatosi quel dì di maggio non fu certamente l'unico bombardamento alleato sulla città laziale, ma certamente dimostrerà di essere stato il più devastante, avendo determinato un'infinità di danni all'intera città, oltre ad un numero considerevole di vittime.

La tragedia ebbe inizio verso le ore 15,15 di un venerdì quasi estivo. Provenienti dalla vicina Santa Marinella, fecero la loro comparsa sul mare di Civitavecchia ben 48 bombardieri B-17 americani, le temutissime "fortezze

¹⁸⁷ Oltre al Comando di Compagnia e di Tenenza, Civitavecchia ospitava nel 1941 anche le Brigate "Porto" (16 uomini); Civitavecchia "Stanziale 1^", con distaccamento a Casale Cerretta (102 uomini); Civitavecchia "Stanziale 2^" (30 uomini) e Civitavecchia "Volante" (8 uomini). Dal *Diario Storico della 9^ Legione Guardia di Finanza di Roma*, anno 1964, pagg. 476 e 477.

volanti”, le quali, a più riprese, devastarono con le loro micidiali bombe la città e la sua periferia.

I bombardieri provenivano dalla Tunisia, sotto il comando della NAAF, Northwes African Air Forces, che contemporaneamente bombardò anche le città di Olbia, Sassari, Alghero, Porto Torres ed Abbasanta, in maniera tale da interrompere qualsiasi comunicazione con la Sardegna. Numerose furono, poi, le navi affondate in darsena, oltre ai mezzi militari andati perduti.

D'altra parte, sin dal primo mattino dello stesso 14 maggio, a Civitavecchia erano arrivate truppe italiane che avrebbero dovuto imbarcarsi proprio per la Sardegna, dove si temeva da un momento all'altro la concretizzazione di uno sbarco alleato. Gli autocarri, mezzi militari e le stesse truppe in movimento che stavano transitando sul lungomare furono mitragliati dai caccia che scortavano i B-17, mentre subito dopo iniziarono a piovere centinaia di bombe ad alto potenziale esplosivo.

Bastarono pochi attimi e intese colonne di fumo si levarono dalla città ormai devastata, ma principalmente dal suo porto millenario. L'incursione durò in tutto una ventina di minuti, un tempo abbastanza lungo il quale non consentì, tuttavia, alla contraerea italiana di poter reagire prontamente, come invece avrebbe dovuto.

Numerosissime le vittime sepolte dalle macerie, nei rifugi antiaerei ma soprattutto a bordo delle numerose navi affondate. Anche per tale ragione, il numero esatto dei morti non è tuttora completa, anche se parla prudenzialmente di circa 500 caduti, praticamente i soli civitavecchiesi, per i quali è stato evidentemente possibile effettuare incroci anagrafici.

Civitavecchia e le sue frazioni subiranno, in verità, ben 86 bombardamenti, in relazione ai quali quel che rimaneva dei circa 23.000 abitanti decise di trasferirsi verso i borghi collinari o montani, quali, ad esempio, Allumiere, Tolfa, Canale Monterano e persino nel Viterbese.

Secondo alcuni storici locali, i bombardamenti causarono la morte complessiva di un migliaio di persone. La città subirà distruzioni¹⁸⁸ all'80 %, alle quali si assoceranno, i danni provocati dalle distruzioni causate dal brillamento delle banchine del porto e dello stesso Forte Michelangelo, deciso dai tedeschi in fuga¹⁸⁹.

Di lì a poco la situazione generale del Paese prese una brutta piega. Il 9 luglio '43, le truppe anglo-americane sbarcarono in Sicilia, non trovandovi un granché di resistenza da parte italiana. Non solo, ma alla rapidità con la quale essi avanzarono sino a Messina fece ben presto eco, il 19 luglio, il primo bombardamento aereo di Roma, il quale devastò gli impianti ferroviari ed il popolare quartiere San Lorenzo, procurando soprattutto la morte di 1.500 civili ed il ferimento di alcune migliaia di innocui cittadini.

La naturale conseguenza del dramma vissuto da Roma e dall'Italia tutta non si fece attendere. Il 25 luglio '43 il Gran Consiglio del fascismo sfiduciò Mussolini, determinandone la caduta. Fece seguito la nomina del nuovo capo del Governo nella persona del Maresciallo Badoglio, nonché l'arresto dell'ex Duce ed il suo internamento nella caserma dei Carabinieri Reali di Via Legnano.

Si giunse così all'8 settembre 1943, data in cui fu resa nota agli italiani la firma dell'armistizio con le forze anglo-americane. La reazione tedesca non si fece attendere ed è ormai nota a tutti, volendo ricordare le stupende pagine di valor militare scritte a Roma, sia dai militari che dalla popolazione locale.

¹⁸⁸ I danni subiti dalla città furono enormi. Risulteranno distrutti, fra gli altri: la Capitaneria di Porto, i Comandi della Marina e delle Scuole Militari, la caserma dei Vigili del Fuoco, la Banca d'Italia, la Cassa di Risparmio e il Credito Italiano, l'Albergo delle Terme. Moltissimi altri edifici furono irreparabilmente danneggiati. Il porto risulterà inagibile, mentre 6 piroscafi e numerosi altri scafi verranno affondati, altre imbarcazioni danneggiate nella sola giornata del 14 maggio '43.

¹⁸⁹ L'8 marzo del 1999, Civitavecchia ha ricevuto la Medaglia d'oro al Valor civile, per i sacrifici e le perdite subite dalla sua popolazione e per i danni alla città.

Anche Civitavecchia fu occupata dai tedeschi. Era la mattina del 9 settembre 1943, allorché la città vide arrivare minacciosa una colonna motocorazzata tedesca.

A descrivere compiutamente quanto accadde in città quel giorno fu lo stesso Capitano Giuliano Altamura, allora Comandante della Compagnia della Regia Guardia di Finanza, il quale fu fatto prigioniero e rinchiuso, assieme ad altri ufficiali, nel Forte Michelangelo.

Riuscito ad evadere mentre, a bordo di camion stava per essere trasferito nel Nord Italia, unitamente al Tenente Alfredo Cirone, che invece era il comandante della locale Tenenza, l'ufficiale si diede inizialmente alla macchia, favorendo da subito le organizzazioni patriottiche della zona, ma ostacolando soprattutto l'agire del Capitano tedesco Kiersten, appoggiato dal Capitano dei Bersaglieri Gianletterio Rando, nel frattempo auto proclamatosi "Borgomastro" di Santa Marinella¹⁹⁰.

Calmatesi le acque, fece ritorno in sede, riprendendo il comando del reparto, che il successivo 20 settembre verrà trasferito però a Santa Marinella, per questioni puramente logistiche, essendo stata occupata da tedeschi la caserma di Civitavecchia.

Trasferito a Roma nel novembre del '43, l'Altamura verrà sostituito interinalmente dallo stesso Tenente Cirone, che resse la Compagnia sino all'arrivo degli americani.

Dal Tenente Cirone dipendeva anche la Brigata "Naviglio", che come ricorderemo era composta esclusivamente da Finanziari del Contingente "mare". Ed è proprio grazie ad una relazione, firmata nel dopoguerra dallo stesso Cirone, che siamo riusciti ad individuare i nominativi di tre Fiamme Gialle "mare" che si votarono alla Resistenza.

¹⁹⁰ Dalla relazione a firma del Capitano Altamura in data 27 gennaio 1946. In A.M.S.G.F. – fondo U.G.A., atti dell'epurazione, f. Cap. Giuliano Altamura.

Si tratta dei Finanziere Antonio Grimani, Ghelmo Fusini e Giuseppe Zaani, i quali si diedero alla macchia subito dopo l'arrivo dei tedeschi, andando così a implementare la banda partigiana "Marchese Garofalo della Rocca", nel aderente al Fronte Clandestino di Resistenza, operante soprattutto nel civitavecchiese e nel viterbese.

Lo stesso ufficiale ricorda nel suo memoriale che, nonostante i solleciti da parte dei Comandi Superiori, egli non ebbe a denunciare la diserzione dei suoi uomini (circa 12), de quali, peraltro, disponeva anche degli indirizzi dei relativi familiari¹⁹¹.

Nel frattempo, lo stesso 9 settembre '43, la V[^] Armata americana era sbarcata in forze nel Golfo di Salerno, nel corso della nota operazione "Avalanche".

Dopo aver subito numerose perdite, così come le subirono gli stessi anglo-americani, le truppe tedesche furono costrette ad arretrare lungo la Penisola, predisponendosi ad apporre una prima resistenza lungo una linea di fortificazione predisposta nei pressi di Mignano Monte Lungo, la cosiddetta "Linea Bernhardt".

La battaglia per la conquista di Monte Lungo di Mignano si verificò nei mesi di novembre e dicembre e consentì alla Wehrmacht di apprestare una ulteriore difesa lungo una linea fortificata che tagliava trasversalmente l'Italia dall'Adriatico al Tirreno nel punto più stretto della penisola.

Ci riferiamo alla tristemente famosa "Linea Gustav", la cui posizione dominante interessava principalmente la località di Montecassino, sita sull'unica via di accesso, la Casilina, che collega il Sud al Nord passando ovviamente per Roma. Grazie alla "Gustav", i tedeschi, ben appostati nelle loro fortificazioni sui monti, riuscirono a contrastare l'avanzata delle forze alleate per molto tempo.

¹⁹¹ Dalla relazione a firma del Tenente Alfredo Cirone in data 3 settembre 1945. In A.M.S.G.F. – fondo U.G.A., atti dell'epurazione, f. Ten. Alfredo Cirone.

Nei mesi che seguirono, nel tentativo di aggirare la “*Linea Gustav*”, la quale resisteva ai ripetuti attacchi alleati, impendendo loro di raggiungere Roma, prese corpo l’idea di uno sbarco in grosse forze nei pressi di Anzio e Nettuno.

Alle prime ore dell'alba del 22 gennaio 1944, preceduto da violenti bombardamenti navali, e con il concorso di oltre 65 squadriglie aeree, un convoglio di ben 374 navi (con circa 50.000 uomini e 5.000 mezzi) si accingeva a sbarcare il 6° Corpo d'Armata USA sulle spiagge di Anzio-Nettuno, attestandosi per circa 16 Km sul litorale compreso fra Torre Astura e Tor San Lorenzo.

L’operazione di sbarco fu diretta dall’Ammiraglio Lowry e, nello specifico ebbe così luogo: mentre la 1^a Divisione britannica prendeva piede tra le torri Caldara e San Lorenzo, nel tratto di costa compresa tra Nettuno e Torre Astura sbarcava la 3^a Divisione di fanteria americana. Facevano parte delle due divisioni alcuni reparti speciali, composti da genieri, da tre Battaglioni di Ranger d'assalto ed il 509° Reggimento paracadutisti, i quali furono i primi a metter piede ad Anzio, occupando il porto e la riviera di Levante. Si dava così inizio all'operazione “*Shingle*” personalmente voluta dal Primo Ministro inglese Winston Churchill ed affidata al comando del Generale John P. Lucas.

Nella notte tra il 29 ed il 30 gennaio, i tre Battaglioni di Ranger penetrarono, quindi, a Cisterna ma, nonostante il valore dimostrato in battaglia, solo pochi uomini riuscirono a rientrare nelle retrovie. Truppe della Divisione Britannica raggiunsero, invece, Campoleone, ove il battaglione “*Sherwood Foresters*” si sacrificò senza successo, fra il 31 gennaio ed il 4 febbraio. Dopo aver riconquistato la cittadina di Aprilia, il 9 febbraio, le forze anglo-americane rischiarono persino di essere rispedite in mare o addirittura distrutte, fra il 16 ed il 19 febbraio, in seguito al massiccio contrattacco tedesco, ripetuto anche dieci giorni dopo, perdurando sino al 4 marzo.

Ad evitare ciò intervennero i cannoneggiamenti delle navi da guerra ancorate al largo di Tor San Lorenzo. A quel punto dovettero affluire, e con urgenza, ulteriori rinforzi, tanto da raggiungere la consistenza di tre Divisioni Americane e tre Britanniche.

Gran parte della popolazione di Anzio, Nettuno, profughi di Aprilia di Ardea e dell'Agro Pontino furono imbarcati sulle navi alleate e condotti fino a Napoli ed in provincia di Salerno, già a suo tempo liberate ed in mano alleata. Molte erano state le vittime tra la popolazione civile, facile bersaglio dell'artiglieria avversaria. Come è noto, la difesa di Monte Cassino ebbe termine solo il 18 maggio.

Il successivo 22 maggio ebbe inizio l'offensiva alleata sulla testa di ponte di Anzio. Cisterna fu così conquistata dai "liberatori" il 25 maggio, seguita da Aprilia, il 28 Maggio: il tutto anche grazie al ricongiungimento delle truppe alleate provenienti da Cassino con quelle provenienti da Anzio. Il 1° giugno capitolò Velletri, mentre tre giorni dopo, il Generale Mark Clark entrava trionfante a Roma.

Torniamo, ora, a parlare dei Finanziari. Nel maggio del 1944, in previsione della presa di Roma, sbarcò poi ad Anzio, proveniente da Napoli a bordo di alcune navi "Liberty", anche il Battaglione "R" (Roma) della Regia Guardia di Finanza, posto al comando del Capitano Vincenzo Sciuto, inquadrato nella "Special Force" della 5^a Armata americana, assieme ad un analogo Battaglione dei Carabinieri Reali e della Military Police.

Come ricorda il Generale Giuliano Oliva, autore del libro *"I Finanziari nella Resistenza e per la Liberazione"*: <<Nella zona di Anzio, il Battaglione si attesta a Cisterna di Latina e subisce l'azione tedesca, come le altre truppe alleate, sino alla rottura del fronte ed ha qualche scontro di pattuglia con i tedeschi. Il 4 giugno 1944, a bordo di autocarri americani entra in Roma con le prime truppe alleate. I Carabinieri e i Finanziari, unici italiani che entrano in Roma con reparti organizzati, sono accolti con grande giubilo dalla po-

polazione. Ad Anzio rimane, come poi vedremo, la Compagnia autonoma «A.M.G.».

A Roma il Battaglione «R» rimane per qualche tempo e viene impiegato per servizi di ordine pubblico e per scorta delle autocolonne americane cariche di materiali e di viveri che andavano verso il fronte. Il reparto, per ordine delle autorità alleate, passa alle dipendenze del Gen. CRIMI. Come risulta da documenti esistenti presso il Comando Generale, il 20 luglio 1944 il Battaglione aveva una forza di 25 ufficiali, 83 sottufficiali e 769 militari truppa, per un totale di 877 uomini.

Il Battaglione a Roma cambia denominazione, assumendo quello di Battaglione «I.S.» (Italia Settentrionale) e segue in parte gli alleati sino alla Linea Gotica. Viene smobilitato il 31 agosto 1944. Il comandante del Battaglione, Cap. SCIUTO, veniva decorato di Medaglia di bronzo al Valor Militare. Il Generale CLARK, comandante della 5a Armata, lo decorava anche con la Bronz Star Medal, con una significativa motivazione.

Altro reparto mobilitato del Corpo è stata la Compagnia «A.M.G.» anch'essa sbarcata ad Anzio e quindi trasportata a Roma, da dove segue le forze alleate sino in Italia settentrionale. Svolgeva sorveglianza ai depositi di materiale' e servizi di scorta sino alle prime linee. Viene smobilitata l'8 agosto 1945, dopo un anno e mezzo di mobilitazione>>.

L'8 giugno 1944, a quattro giorni dalla liberazione della Capitale, le truppe americane entrano a Civitavecchia. Con il loro arrivo si ebbe modo di rimettere in piedi un'amministrazione comunale provvisoria, con a capo il dottor Giusto Manunta, Pretore del locale Mandamento.

Dopo lo sbarco di Anzio, ma soprattutto dopo la liberazione di Roma, il 4 giugno del 1944, il porto di Civitavecchia riprese a funzionare, anche perché la V Armata Americana vi stanziò alcuni magazzini di rifornimento.

La presenza degli Alleati a Civitavecchia migliorò notevolmente le condizioni della popolazione, che sino a quel momento aveva vissuto in condizioni igieniche tali che le varie epidemie di tifo e scabbia colpiranno

centinaia e centinaia di persone. Grazie soprattutto alle derrate alimentari in scatola e ai medicinali forniti dalle autorità sanitarie americane, la situazione incominciò a migliorare.

Risorse pure, in quegli stessi frangenti, la Brigata “Naviglio”, sempre alle dipendenze operative della locale Tenenza e che, nel frattempo, aveva perso, molto probabilmente a causa dei bombardamenti, la sola Motolancia che aveva alle dipendenze, la vetusta M.L.31¹⁹².

Lo stesso Fioravanzo ci ricorda, infatti, che il 23 giugno 1944, la MV. “*Cotugno*” verrà trasferita da Capri a Civitavecchia, ove rimase sino al 14 luglio seguente. In tale periodo eseguì attività di scorta a piccoli convogli, oltre che assicurare la vigilanza foranea in quello stesso porto¹⁹³.

Analogo distacco si verificò il 29 giugno, sempre del '44, allorquando partirà da Ischia per Civitavecchia la M.V. “*Cappelletti*”, che vi presterà servizio solo per qualche mese, dovendo far ritorno a Ischia appena il 19 agosto seguente. Durante tale periodo, l'unità fu utilizzata anche per un servizio di crociera, molto probabilmente a scopo ispettivo, dal 1° al 15 agosto, toccando le località di Porto Santo Stefano, Giglio e Giannutri, ma anche per il trasporto di ufficiali inglesi¹⁹⁴.

¹⁹² Giuseppe Fioravanzo, op. cit., pag. 31.

¹⁹³ Ivi., pag. 36.

¹⁹⁴ Ivi., op. cit. pagg. 34 e 35.

2^ PARTE

**I FINANZIERI A CIVITAVECCHIA
DAL 2° DOPOGUERRA AD OGGI**

1° CAPITOLO

DALL'AVVENTO DELLA REPUBBLICA AD OGGI

(1946 – 2021)

Con l'avvento della Repubblica, nel Comune di Civitavecchia fu riconfermato il Comando di una Compagnia, posta alle dipendenze del Circolo di Roma (comandato dal Maggiore Michelangelo Puglisi), dalla quale dipenderanno, oltre alla Tenenza alla sede, la Sezione di Santa Marinella, anche cinque Brigate “Stanziali”, una “Volante” ed una “Naviglio”¹⁹⁵.

Tale Comando risulta in carico al Capitano Arturo Ricci, ufficiale al quale fu demandato il compito di provvedere – e con una certa urgenza – alla precaria situazione logistica, almeno riguardo ai numerosi reparti alla sede. Risale, infatti, allo stesso 1946 il trasferimento di gran parte dei Finanziari di stanza a Civitavecchia – quelli di mare compresi – in alcuni locali della storica caserma “Giacinto Bruzzesi”, meglio nota con il nome di “Quartierone”, della quale abbiamo già trattato in precedenza.

Almeno in quel contesto, gli ormeggi dei Finanziari “mare” rimasero ancora presso la vecchia caserma della Darsena, la quale, opportunamente ristrutturata dopo i danni subito nel corso del recente conflitto, ospiterà, di lì a qualche anno, anche l'Officina Navale della futura Stazione Navale, con annessi magazzini ed ormeggi per le unità.

E, sempre nel corso dello stesso anno, un nuovo ordinamento fu conferito al Servizio Navale del Corpo. Con la Circolare n. 97-36902 S.N., inserita nel

¹⁹⁵ Circolare n. 305-72656 Uff. Serv., pubblicata sul Foglio d'Ordini n. 35 del Comando Generale del Corpo in data 2 settembre 1946.

Foglio d'ordini n. 14 del 26 aprile 1946, venivano aboliti gli Uffici Naviglio Legionali e ripristinate presso tutte le Legioni del Corpo le gloriose "Stazioni Naviglio".

Fu proprio in tale contesto che a Civitavecchia fu fissata la sede di una Stazione Naviglio, che nell'aprile del 1947 verrà affidata al Tenente Vincenzo Senia, dalla quale sarebbe dipesa, oltre alla neo ricostituita Squadriglia alla sede, anche quella di Gaeta, presso la quale fu trasferita la M.V. "*Spanedda*".

Alla Squadriglia civitavecchiese furono, invece, destinate solo due modestissime Motolancie, la 31 e la 38, con le quali il reparto riprenderà alacrememente la sua remota missione di tutela delle coste e di repressione del contrabbando marittimo.

Nell'estate del 1947 anche il territorio civitavecchiese fu interessato da diverse operazioni contro la borsa nera e, in particolare, contro gli agricoltori accusati di sottrarre all'ammasso il grano destinato ai cosiddetti "*granai del popolo*".

Mentre i Finanziari della locale Brigata "volante", in collaborazione con la Squadra Volante di Roma dell'U.P.S.E.A. (Ufficio Provinciale Statistico Economico dell'Agricoltura), eseguirono numerose perquisizioni domiciliari, la maggior parte delle quali con esito favorevole, i colleghi della locale Squadriglia navale intensificarono la vigilanza portuale e in mare.

Altro fenomeno sul quale fu chiamata ad intervenire la Guardia di Finanza fu quello delle importazioni di medicinali dall'estero, in violazione delle leggi doganali, ma anche quello legato al contrabbando del formaggio proveniente dalla Sardegna.

Il particolare fenomeno diminuì i propri effetti, sino a scomparire a partire dal 1947, sia per la graduale cessazione delle restrizioni all'esportazione sia per la progressiva riattivazione di regolari collegamenti marittimi fra la Sardegna e il continente.

Particolarmente importante fu infatti il ripristino, proprio nel 1947, della linea di navigazione Civitanova – Terranova Pausania (ora Olbia), al quale contribuì, e non poco, anche l'accordo concluso tra il Direttore della Dogana di Civitavecchia ed il Comando di Circolo Roma in merito al ripristino del servizio di scorta svolto dai militari della Guardia di Finanza¹⁹⁶.

Agli inizi degli anni '50, sul fronte della lotta al contrabbando di tabacchi si verificò un cambiamento di tendenza: anziché trafficare il tabacco in foglia di coltivazione locale, prese piede lungo le coste laziali il contrabbando di tabacchi lavorati esteri, per lo più di provenienza americana.

Il fenomeno fu ben presto arginato attraverso l'intensificazione della vigilanza doganale, i controlli presso gli uffici postali ma anche attraverso le numerose perquisizioni domiciliari autorizzate dal Tribunale di Civitavecchia.

¹⁹⁶ Lo scopo di questo servizio, istituito nel 1931, era quello di esonerare dalla visita e dal documento doganale di scorta, all'imbarco ed allo sbarco nell'uno e nell'altro scalo, i viaggiatori, nonché i bagagli e i veicoli da turismo di loro pertinenza, ed era stato sospeso dal 14 maggio del 1943 a causa dell'interruzione del collegamento per le note vicende belliche. La riattivazione della scorta procurò non pochi problemi all'attività operativa del Corpo, sia sotto il profilo economico che organizzativo. Infatti, appena un anno dopo, nel 1948, il Comando Legione Territoriale di Roma rappresentava al Comando Generale che il servizio, svolto in modo continuativo, nell'uno e nell'altro verso da una pattuglia composta da due sottufficiali e da due militari, comportava l'esborso di indennità accessorie pari a 150 mila lire mensili, cifra spropositata rispetto al bilancio del Reparto, che così pregiudicava l'attività dei dipendenti Nuclei PTI e delle Brigate. Si proponeva dunque che tali oneri fossero posti a carico della compagnia di navigazione "*Tirrenia*", trattandosi di un servizio di natura privatistica del quale si avvantaggiava la predetta compagnia, grazie alla riduzione dei tempi e delle formalità per l'imbarco. Il servizio tra l'altro poteva costituire un precedente anche per l'altra linea di navigazione, la Napoli – Palermo, ove fino ad allora la scorta non era stata mai effettuata. Il Comando Generale fece proprie le istanze della Legione di Roma, rappresentando alla Direzione Generale delle Dogane e delle Imposte Indirette le suddette problematiche. Quest'ultima, con una nota del 18 agosto del 1949, pur confermando la necessità di continuare ad espletare il suddetto servizio, si rendeva però disponibile ad accollarsene l'onere a partire dal successivo 1° ottobre. Ma non tutti i problemi erano risolti: sempre nel 1949 alcuni deputati presentarono una interrogazione parlamentare a risposta orale, con la quale si giudicava ingiusto e discriminatorio il controllo doganale sul bagaglio a mano dei passeggeri provenienti dalla Sardegna e diretti sul continente, alla quale il Comando Generale replicò osservando la piena legittimità dell'operato del Corpo e la circostanza che il servizio di scorta, ripristinato nel 1947, aveva proprio lo scopo di evitare ai passeggeri il gravame delle formalità doganali.

Una delle più importanti operazioni messe a segno dalle Fiamme Gialle di “mare” di Civitavecchia si concretizzò in Sardegna, nel maggio del 1950, allorquando la nave contrabbandiera “*Santo Padre*” fu finalmente sequestrata alla rada de La Maddalena da parte della M.V. “*Satta*” in forza alla Stazione navale di Civitavecchia, dopo che per colpa di un fortunale non era riuscita a completare lo sbarco di sigarette che doveva avvenire sulle coste tirreniche, tra il basso Lazio e la Campania.

Per sfuggire alla cattura la banda di contrabbandieri internazionali, aveva tentato di occultare una parte dell’ingente carico di t.l.e. (3000 kg) in una casa abbandonata sull’isola della Tavolara¹⁹⁷.

Altro importante sequestro si verificò la notte del 2 giugno seguente, allorquando la stessa “*Satta*” catturò la motonave “*Sonning*”, battente bandiera americana, con a bordo quasi 2000 kg. di t.l.e (tabacchi lavorati esteri)¹⁹⁸.

Il 5 marzo di due anni dopo (1952), i Finanzieri “mare” della M.V. “*Bertoldi*”, sempre della Squadriglia di Civitavecchia, operarono, invece, il sequestro del motoveliero italiano “*Salvatore Todaro*”, con a bordo ben 3.279,800 kg. di t.l.e.. L’operazione si concluse con l’arresto di cinque contrabbandieri¹⁹⁹.

Seguirà, nel dicembre dello stesso anno, l’operazione congiunta, eseguita quindi in collaborazione con i militari della locale Compagnia, nel corso della quale furono sequestrati, a bordo del piroscafo “*Amersea*” altri 53,800 kg. di sigarette²⁰⁰.

In realtà, il settore del contrabbando dei tabacchi verrà ben presto accantonato (ma non abbandonato) dalle organizzazioni contrabbandiere, le quali, proprio in quei primi anni ’50, iniziarono a sperimentare lungo le coste italiane un traffico criminale molto meno pericoloso dal punto di vista

¹⁹⁷ La notizia della cattura fu riportata da “*Il Finanziere*” n. 14 del 20 maggio 1950.

¹⁹⁸ Dal *Diario Storico della 9^a Legione Guardia di Finanza di Roma*, anno 1964, pag. 487.

¹⁹⁹ Ivi., pagg. 489-490.

²⁰⁰ Ivi., pag. 490.

dell'organizzazione ed esecuzione materiale: quello degli stupefacenti, sostanze più facili da trasportare ed occultare sui natanti.

Nel frattempo, il porto di Civitavecchia, prontamente ricostruito dopo le distruzioni subite nel corso della 2^a guerra mondiale, si andava via via trasformando in un attivo scalo commerciale, raggiungendo un'estensione di banchine che, attorno ai primi anni '60, avrebbe superato i 2.000 metri.

Per alcuni anni ancora, lo stesso porto rimarrà il punto di riferimento dell'Italia Centrale nell'ambito dei traffici di viaggiatori e merci da o per la Sardegna. Stazione di partenza delle linee marittime (motonavi e navi traghetto) tra l'Italia Centrale e i porti sardi di Cagliari e di Olbia, il porto di Civitavecchia diverrà in seguito anche base di una delle più importanti flottiglie di motopescherecci.

Qualche decennio dopo, fra gli anni '60 e '80, lo stesso porto avrebbe visto imbarcare, alla volta delle più disparate rotte mondiali, i prodotti realizzati presso le industrie allestite nella medesima area (cementificio, raffinerie, metallurgia dell'alluminio, industrie chimiche per la produzione di fertilizzanti, concerie, distillerie, ecc. ecc).

Ma ora torniamo alla storia che ci siamo imposti di ricostruire.

Il 6 maggio del 1958, le acque di Civitavecchia ospitarono un esperimento particolarmente importante, almeno per quei tempi: una delle prime sperimentazioni di una "nave portaelicotteri", concepita nell'ambito di una sempre più crescente logica di cooperazione aeronavale tra unità della Guardia di Finanza, a quattro anni esatti dall'istituzione di un altro importante e decisivo Servizio, quello Aereo.

Come giustamente ricordò il quindicinale "*Il Finanziere*", la sperimentazione e l'eventuale entrata in servizio della "portaelicotteri" in Fiamme Gialle trovava ragion d'essere nella: <<...*necessità assai sentita di*

estendere la vigilanza anticontrabbando in mare aperto mediante l'osservazione aerea...>>²⁰¹.

Come aggiunge lo storico Meccariello, che sull'avvenimento fornisce anche importanti elementi tecnici ed al quale rimandiamo il lettore: <<*Sempre per porre rimedio all'insufficienza dell'autonomia, non fu trascurata neppure l'ipotesi dell'allestimento di un'unità portaelicotteri, che doveva però rivelarsi irrealizzabile per la modestia del materiale a disposizione.*

Fu prescelta per la trasformazione in portaelicotteri la nave "Galiano", un dragamine di origine britannica, 280 tonnellate di dislocamento a pieno carico, 41 metri di lunghezza f.t., catturata nel 1950 in Sicilia, con il nome di "Monte Carmelo", e passata alla Guardia di finanza sei anni dopo, a confisca avvenuta.

Sotto la direzione di un gruppo di ufficiale di Maricost e del Comando Generale, l'unità fu sottoposta a grandi lavori presso la stazione naviglio di Civitavecchia nel corso del 1957>>²⁰².

Le prove d'impiego del 6 maggio videro la partecipazione dello stesso Comandante Generale del Corpo, Generale Domingo Fornara, accompagnato dal Comandante in 2^a e dal Capo di Stato Maggiore e dai Capi dell'Ufficio Aereo e Navale, oltre che del Tenente Generale del Genio Navale Batingelli, Direttore di Maricost.

L'evento fu riportato anche da altri giornali e riviste dell'epoca, considerando appunto la straordinarietà di quella realizzazione, che certamente inorgogli i mastri d'ascia e i tecnici vari che prestavano servizio presso l'Officina Navale civitavecchiese.

In realtà, alcuni problemi tecnici, considerata anche la modesta mole della "Galiano" fecero tramontare l'idea di ricorrere ad una "portaelicotteri".

²⁰¹ Corrispondenza dal titolo *Approntata a Civitavecchia la <<Galiano>> prima nave porta-elicotteri*. In <<*Il Finanziere*>>, n. 9 del 15 maggio 1958, pag. 7.

²⁰² Pierpaolo Meccariello, *Finanza di Mare. Dalle scordore ai pattugliatori*, edizione Editalia – Roma, anno 1994, pag. 154.

Come ricordò il Meccariello: <<E fu proprio sul problema della piattaforma che il progetto si insabbiò: si persero alcuni mesi, le difficoltà tecniche parvero irrisolvibili, finché si decise di accantonare il progetto, anche perché la Scuola Nautica aveva urgenza di sostituire il “Turba” nella funzione di nave-scuola, ed il vecchio dragamine contrabbandiere pareva adatto allo scopo>>²⁰³.

Ma l’esperimento di Civitavecchia non fu la sola novità che riguardò le Fiamme Gialle del mare in quel convulso frangente storico.

Il 1° luglio dello stesso ‘58, dopo quasi cinquant’anni dalla loro ultima presenza operativa, ritornarono ad Anzio i Finanziari del contingente di mare. A decorrere, infatti, da quella stessa data Anzio fu sede di una “Squadriglia Naviglio”, equiparata al rango di Brigata, dipendente dalla Stazione Naviglio di Civitavecchia, così come avveniva ai tempi della Stazione Guardacoste della Marina di Finanza Pontificia²⁰⁴.

A partire dal 1959, con l’entrata in vigore della nuova Legge di Ordinamento della Guardia di Finanza n. 1899 del 23 aprile, i reparti del Corpo di stanza nel Lazio furono riconfermati alle dipendenze della 9^a Legione Territoriale di Roma.

Civitavecchia fu declassata a sede di un Comando di Tenenza, dipendente dal neo costituito Gruppo di Roma, dalla quale dipendevano le Brigate di Santa Marinella e di Ladispoli, unitamente ai Distaccamenti permanenti di S. Agostino e di S. Severa, nonché di un Comando di Stazione Navale, dipendente direttamente dal Comando di Legione, dal quale, a sua volta, dipendevano la locale Squadriglia Navale, nonché quelle di Anzio e di Formia²⁰⁵.

In realtà, la decisione rientrò appena l’anno dopo, con la ricostituzione della Compagnia, alle dirette dipendenze del Gruppo Roma III²⁰⁶. Non solo, ma

²⁰³ Ivi., pag. 157.

²⁰⁴ Il reparto fu istituito con la circolare n. 73361 del Comando Generale della Guardia di Finanza pubblicata sul Foglio d’Ordini n. 26 dell’8 luglio 1958.

²⁰⁵ Determinazione n. 2728/313 in data 13 aprile 1959 del Comando 9^a Legione Guardia di Finanza di Roma.

²⁰⁶ Dal “Diario Storico della 9^a Legione Guardia di Finanza di Roma”, anno 1964, pag. 506.

a far data dal 1° agosto dello stesso 1960, Civitavecchia ospiterà anche un altro importante Comando del Corpo, peraltro sempre in ambito del Servizio Navale.

Ci riferiamo al 2° Nucleo Navale di Manovra, al quale, da quel momento in avanti verranno demandati, direttamente dal Comando Generale del Corpo, compiti di vigilanza marittima ad ampio raggio. Lo comanderà il Tenente Salvatore Campagna.

Di lì a qualche settimana, la zona di Civitavecchia fu sconvolta da una terribile alluvione, determinata da un fortissimo nubifragio di fine estate, che, nel determinare la rottura degli argini del fiume “*Arrone*”, causerà danni ingentissimi e anche la perdita di non poche vite umane. Ciò accadde fra il 18 e il 19 settembre, interessando un’area compresa tra Montalto di Castro e Tarquinia Saline.

Incredibile lo sforzo compiuto dai militari del Corpo, sia quelli di stanza nel Civitavecchiese che provenienti da altri reparti della 9^a Legione, primo fra tutti il Gruppo di Fiumicino.

Determinante risultò essere il concorso generosamente offerto dai Finanziari “mare” della locale Stazione Navale, ma soprattutto dai sommozzatori, volendo ricordare i bravissimi Finanziari Quinci e Angis, che s’immersero in mare nel tentativo di recuperare le salme di non poche vittime, ovvero di rintracciare qualche disperso.

Decisivo fu, poi, il ruolo di alcuni natanti del Corpo, che la stampa dell’epoca definì “mezzi anfibi”, grazie ai quali fu possibile salvare in extremis otto automobilisti finiti in mare²⁰⁷.

Di tale generosità è testimonianza una lettera di plauso, che il Commissario di Pubblica Sicurezza di Civitavecchia indirizzò al Comandante del Gruppo Guardia di Finanza di Fiumicino il successivo 24 settembre, lettera nella quale aggiunse: <<*A mio fianco si sono prodigati nella ricerca dei*

²⁰⁷ Corrispondenza dal titolo *Otto automobilisti salvati da mezzi anfibi della Guardia di Finanza*. In <<*Il Giornale d’Italia*>> del 20-21 settembre 1960.

dispersi e nel recupero di beni patrimoniali e di valori, ufficiale e finanziari di mare e di terra (.)

Colgo l'occasione per esprimere ancora la mia personale ammirazione per la preparazione tecnica e per l'abnegazione dei suoi finanziari>>²⁰⁸.

Il 5 luglio del 1961, il porto-canale di Fiumicino ospitò la tradizionale Festa del Corpo, le cui origini risalivano al lontano 1925, ma che quell'anno assunse un particolare significato, ricorrendo il centenario dell'Unificazione nazionale. La Stazione Navale di Civitavecchia vi partecipò con tutti i propri mezzi, fatti opportunamente sfilare dinanzi al Capo dello Stato.

Anche i primi anni '60 videro impegnati i Finanzieri "mare" in una lunga sequela di servizi, ma soprattutto di estenuanti turni di vigilanza costiera. Notevoli i risultati, spesso "messi a segno" con non pochi sacrifici da parte degli stessi militari operanti.

Nel 1964, come ci ricorda il "Diario" della 9^a Legione, la Stazione Navale di Civitavecchia eseguì numerosi controlli per la tutela della pesca, denunciando ben 28 capi barca, sorpresi a pescare con reti a strascico a distanza non consentita dalla costa.

Non solo, ma nel corso dello stesso anno, il G.S. (guardacoste) "Spanedda" conferì un uro colpo ai trafficanti di materiale archeologico, rinvenendo e sequestrando, a bordo di vari motopescherecci, numerose anfore di notevole valore, denunciando a piede libero tre responsabili²⁰⁹.

Il 27 maggio del 1972 una grave sciagura s'abbatté sulle Fiamme Gialle del mare. Proprio all'imboccatura del porto di Civitavecchia, un'esplosione a bordo del guardacoste "G. 94 Galiano", che proveniva da Gaeta, causava la morte di due militari del Contingente, gli Appuntati Luigi Laccetta ed Erasmo Stamegna, in servizio presso la Scuola Nautica del Corpo, alla quale l'unità apparteneva e che utilizzava per fini addestrativi.

²⁰⁸ Dal *Diario Storico della 9^a Legione Guardia di Finanza di Roma*, anno 1964, pag. 509 e seguenti.

²⁰⁹ *Ibidem*.

Soccorsi inutilmente dai compagni d'equipaggio, ma soprattutto dai colleghi di Civitavecchia, i poveri resti furono trasferiti dapprima in quel porto e successivamente a Gaeta, ove il 29 successivo si tennero i solenni funerali, all'interno della Chiesa di San Carlo Borromeo²¹⁰.

La generosità di Finanzieri “mare” di Civitavecchia fu confermata anche nel corso degli anni '70, volendo ricordare le tante operazioni di soccorso eseguite in mare, soprattutto durante la stagione balneare, ove maggiormente era a rischio la vita umana.

Ma, accanto ad episodi di cronaca, tutto sommato ovvi per chi opera direttamente in mare, ve ne sono stati altrettanti nei quali l'eroismo del singolo uomo prevale rispetto alla logica del c.d. “dovere istituzionale”.

Fra tali accadimenti ci piace ricordare il salvataggio avvenuto nel porto di Civitavecchia il 14 dicembre del 1978, in virtù del quale il protagonista del gesto, l'Appuntato “mare” Alberto Giannone, un bravo uomo di mare originario di Melendugno (Lecce), verrà insignito di una Medaglia di Bronzo al Valor Civile.

Lo ricordiamo con affetto citandone la motivazione: <<*Non esitava a slanciarsi, di notte, nelle fredde acque del porto in soccorso di un uomo che, a causa del profondo stato di ubriachezza vi era accidentalmente precipitato, riuscendo ad afferrarlo e trascinarlo salvo sulla banchina con l'aiuto di una corda lanciata, da terra, da altro animoso*>>.

La storia delle Fiamme Gialle del mare di stanza a Civitavecchia proseguì per la sua strada anche nei decenni successivi. Numerose azioni di servizio così come gli atti eroici ne confermano il valore, l'abnegazione e lo spirito di sacrificio degli uomini che vi si sono alternati.

È impossibile ripercorre tale periodo senza correre il rischio di andare oltre gli obiettivi che ci siamo prefissi sin dalle prime battute di questo libro.

²¹⁰ Sia l'Appuntato Laccetta che lo Stamegna erano nati a Gaeta, rispettivamente il 28 settembre del 1933 e il 20 febbraio del 1932.

Ci limitiamo solo a ricordare che attualmente la Stazione Navale di Civitavecchia, inquadrata nell'ambito del Reparto Operativo Aeronavale alla sede, è retta dal Maggiore Vincenzo Capone ed è articolata in una Sezione Comando, una Sezione Tecnico-Logistica, una Officina Navale, un Posto di Manutenzione Apparati Radar, una Squadra Assistenza Tecnica Motori Marini, una Sezione Operativa, una Sezione Unità Navali ed un Nucleo Sommozzatori.

Ne sono reparti dipendenti, infine, le Sezioni Operative Navali di Anzio, Gaeta e Roma (Lido di Ostia).

BIBLIOGRAFIA

- ANNOVAZZI Vincenzo, “*Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all’anno 1948*”, Tipografia Territi – Roma, anno 1853. Ristampa Arnaldo Forni Editore.
- AA.VV., “*Dizionario Universale Tecnologico o di Arti Mestieri*”, Edizione Giuseppe Antonelli Venezia, 1854.
- AA.VV., “*Corografia D’Italia, ossia Gran Dizionario storico – geografico –statistico delle città, borghi, villaggi, castelli, ecc. della penisola*”, edizione Francesco Pagnoni – Milano, 1854.
- AA.VV., “*Almanacco romano, ossia raccolta dei primari dignitari e funzionari della Corte Romana pel 1855*”, Tipografia Chiari – Roma, 1855.
- AA.VV., “*Guida Civile Artistica Commerciale e della città di Roma per l’anno 1866*”, Stabilimento Tipografico G. Aurely – Roma, 1866.
- AA.VV. (Virgilio Ilari, Ciro Paletti, Piero Crociati), “*Bella Italia Militar – Eserciti e Marine nell’Italia pre-napoleonica*”, Edizione Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito – Roma, 2000.
- BARBARANELLI Fabrizio – CIANCARINI Enrico, “*Civitavecchia e il Teatro: Rappresentazioni e Teatro dal XVIII secolo ad oggi*”, Gangemi Editore – Roma, 2016.
- BARBIERI Gaetano (versione di), “*L’Europa durante il Consolato e l’Impero di Napoleone, di B. Capefigue*”, vol. II, Gaetano Nobile Libraio – Napoli, 1842.
- BERTARELLI Luigi Vittorio (a cura di), “*Guida d’Italia del Touring Club Italiano - Italia Centrale*”, vol. III, Touring Club Italiano – Milano, 1923.
- BIANCHI Aurelio Angelo (a cura di), “*Il Papa e la sua corte. Ricordi inediti d’un Carabiniere al servizio di Sua Santità*”, Editore Bastia – Roma, 1860.
- BIANCHI Vittorio Emanuele, “*Guida di Roma e Dintorni*”, 4^a Edizione - G. B. Paravia e Comp. –Torino, 1903.
- BONETTI Anton Maria, “*Da Bagnorea e Mentana. Storia dell’invasione garibaldina*”, Tipografia Arcivescovile S. Paolino - Lucca, 1889.
- CADORNA Raffaele, “*La liberazione di Roma nell’anno 1870 ed il plebiscito: narrazione politico-militare*”, Edizione Roux Frassati – Torino, 1889.
- CALVI Felice, “*Curiosità Storiche e Diplomatiche del Secolo Decimottavo – Corrispondenze segrete di grandi personaggi*”, Antonio Vallardi Editore Milano, 1878.

- CASTELLANO Pietro, *“Lo Stato pontificio né suoi rapporti geografici, storici, politici”*, Editore Mezzana – Roma, 1837.
- CIALDI Alessandro, *“Disegno per l’ingrandimento del Porto di Civitavecchia”*, Roma, 1861.
- CLIMINTI Enzo, *“Le Marina Militari Preunitarie e la piccola Marineria Doganale”*, Edizione Museo Storico della Guardia di Finanza – Roma, 2011.
- COCCIA Benedetto (a cura di), *“Le caserme storiche della Guardia di Finanza nel Lazio”*, Edizione Istituto di Studi Politici San Pio Pio V – Roma, 2007.
- CORACCINI Federico, *“Storia dell’Amministrazione del Regno d’Italia durante il Dominio Francese”*, Francesco Veladini e Comp. – Lugano, 1823.
- DALBONO Carlo Tito, *“Roma antica e moderna – memorie e frammenti”*, Giosué Rondinella Editore – Napoli, 1864.
- DE TOURNON, *“Annuario Politico statistico Topografico e Commerciale del Dipartimento di Roma per l’anno 1814”*, Tipografia Paolo Salviucci - Roma, 1814.
- DOLCETTA Antonio, *“Il Quartierone. Storia e restauro della caserma Bruzzesi”*, Arti Grafiche Srl – Pomezia, 2008.
- DUMAS Alessandro, *“Il Conte di Montecristo”*, Edizione Barron e Scotti – Milano, 1847.
- FIORAVANZO Giuseppe, *“Fiamme Gialle sul Mare. Storia del Naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940 – 1945”*, edizione Ufficio Storico della Marina Militare e Comando Generale della Guardia di Finanza, 1955.
- FOSSATI Luigi, *“Dizionario Grafico-Itinerario dei Comuni e delle Frazioni d’Italia”*, Antonio Bietti & C. Editori – Milano, 1905.
- GABRIELE Mariano, *“I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880”*, in *“Archivio Economico dell’Unificazione Italiana”*, serie 1[^], vol. 12, Roma, 1963.
- GINOCCHIETTI Angelo, *“La guerra sul mare”*, Libreria del Littorio – Roma, 1930.
- GORI Fabio, *“La gita da Roma al porto d’Anzio, a Nettuno ed Astura”*, Tipografia delle Belle Arti – Roma, 1856.
- GUGLIELMOTTI Alberto, *“Storia della Marina Pontificia: fortificazioni nella spiaggia romana”*, Tipografia Vaticana – Roma, 1887.
- KANZLER Hermann, *“Rapporto alla Santità di Nostro Signore Papa Pio IX felicemente regnante del Generale Kanzler Pro Ministro delle Armi sulla invasione dello Stato Pontificio nell’autunno 1867”*, Roma per i tipi della Civiltà Cattolica, 1868.

- “IL FINANZIERE”, *“Almanacco del Finanziere per l’anno 1913”*,
Tipografia del Finanziere – Roma, 1912.
- MECCARIELLO Pierpaolo, *“Finanza di Mare. Dalle scorridore ai pattugliatori”*, edizione Editalia – Roma, 1994.
- MECCARIELLO Pierpaolo, *“Storia della Guardia di Finanza”*,
Edizione Le Monnier Firenze, 2003.
- MORONI ROMANO Gaetano, *“Dizionario di Erudizione Storico-
Ecclesiastica da S. Pietro sino ai nostri giorni”*, Vol. LXXIII –
Tipografia Emiliana – Venezia, MDCCCLV.
- 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 Pontificia”*, Edizioni Museo
Storico della Guardia di Finanza – Roma, 1979.
- OLIVA Giuliano, *“La Guardia di Finanza nella Resistenza e per la
liberazione”*, Edizioni Museo Storico della Guardia di Finanza,
Roma, 1985.
- MONTI Gioacchino, *“Manuale di Legge organica ossia istruzione
elementare ad uso degl’impiegati delle dogane dello Stato
Ecclesiastico”*, Stamperia della R.C.A. – Roma, 1832.
- Museo Storico della Guardia di Finanza, *“Libro d’Oro della Guardia di
Finanza”*, edizione Museo Storico della Guardia di Finanza –
Roma, anno 1965.
- OVIDI Ernesto, *“Roma e i romani nelle campagne del 1848 – 1849 per
l’indipendenza italiana”*, Edizione Roux & Viarengo – Roma,
1903.
- PALMIERI Adone, *“Topografia Statistica dello Stato Pontificio, ossia
breve descrizione delle città e paesi”*, Tipografia Forense –
Roma, 1857.
- PILA CAROCCI Luigi, *“La Milizia Pontificia – Dissertazione letta
nell’Accademia degli Arcadi”*, Tipografia Poliglotta – Roma,
1869.
- RADOONA Lamberto, *“Storia della Marina Mercantile delle Due
Sicilie (1734 – 1860)”*, Mursia editore – Milano, 1982.
- RASI Giovan Battista, *“Sul porto e territorio di Anzio”*, Tipografia
Anesio Nobili – Pesaro, 1832.
- ROSONI Isabella, *“Criminalità e giustizia penale nello Stato Pontificio
del Secolo XIX. Un caso di banditismo rurale”*, A. Giuffrè
Editore, Milano, 1968.
- SALTALAMACCHIA Mauro, *“I controlli doganali e di confine nello
Stato Pontificio (1774 – 1870)”*, tesi di laurea in Storia
Contemporanea discussa presso la Facoltà di Scienze Politiche di
Roma La Sapienza nell’anno accademico 2002-03.

- SCALA Edoardo, *“La riscossa dell’Esercito”*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito – Roma, 1948.
- SENISE Paolo, *“Lo sbarco di Anzio e Nettuno, 22 gennaio 1944”*, Mursia editore – Milano, 1994.
- SERRISTORI Luigi, *“Statistica d’Italia”*, Stamperia Granducale – Firenze, 1839.
- SPELLANZON Cesare, *“Storia del Risorgimento e dell’Unità d’Italia”*, vol. 8, Rizzoli Editore, Milano, 1965.
- STRAFFORELLO Gustavo, *“La Patria. Geografia dell’Italia – Provincia di Roma”*, Unione Tipografico-Editrice - Torino, 1894.
- TORRE Federico, *“Memorie Storiche sull’intervento francese in Roma nel 1849”*, Vol. I, Tipografia Italiana di Savojardo e Bocco – Torino, 1851.
- TOTI Odoardo – CIANCARINI Enrico, *“Storia di Civitavecchia. Da Pio VII alla fine del Governo Pontificio”*, edizione Autorità Portuale di Civitavecchia – Civitavecchia, 2000.
- VECCHI C. Augusto, *“La Italia – Storia di due anni 1848 – 1849”*, Tipografia Scolastica di Sebastiano Franco e Figli – Torino, seconda edizione 1856.
- VIGEVANO Attilio, *“La Fine dell’Esercito Pontificio”*, Stabilimento tipografico per l’Amministrazione della Guerra – Roma, 1920.
- ZUCCAGNI ORLANDINI Attilio, *“Corografia fisica, storica e statistica dell’Italia e delle sue Isole”*, Firenze, 1845.

L'AUTORE

Il Ten. Col. della Guardia di Finanza Gerardo Severino è nato a Castellabate (Salerno) il 26 ottobre del 1961. Arruolato nel Corpo il 1° ottobre del 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

Finanziere in favore dei profughi ebrei e dei perseguitati dal nazifascismo 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^a 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.