

Martino Sacchi

www.ariannascuola.eu

Ricostruzione della flotta dopo Lissa e nascita della Terni (Parte II)

La prima parte di questo articolo è stata pubblicata nel numero di giugno 2013.

La sconfitta subita dall'Italia alla battaglia navale di Lissa nel 1866, di cui si è parlato nel numero precedente della rivista, non fu una reale disfatta sul piano militare, ma ebbe ugualmente **gravi conseguenze sull'opinione pubblica nazionale**. Nonostante lo scontro non avesse avuto alcuna conseguenza strategica (la superiorità navale italiana nell'Adriatico non fu scalzata, gli austriaci non ripresero l'offensiva, il Veneto entrò a far parte del Regno italiano), ci si convinse che la flotta avesse *mancato la prova* e che quindi non valesse la pena continuare a investire risorse nel mantenimento delle navi. La Marina stessa visse una specie di *complesso di Lissa* che trovò espressione perfino in un dettaglio dell'abbigliamento dei marinai: un laccetto nero della loro divisa, memoria appunto del **lutto** per i morti di Lissa.

Nel periodo immediatamente successivo alla terza guerra di indipendenza quindi la flotta fu **quasi abbandonata a se stessa**, tanto che molte navi venivano lasciate in disarmo e richiamate in servizio solo nel momento del bisogno (per esempio per occupare la piazzaforte di Civitavecchia in occasione della presa di Roma).

Tuttavia a un certo punto qualcosa cominciò a cambiare.

Il rilancio della marina militare

Nel 1871 un giovane ispettore del Genio Navale, **Benedetto Brin**, presentò un rivoluzionario



progetto per una corazzata all'avanguardia a livello mondiale: la *Duilio*, cui seguì la gemella *Dandolo*. Nell'idea originaria di Brin questa nave doveva essere **“così protetta da essere invulnerabile, così armata da distruggere qualsiasi altra nave e così veloce da inseguirla e raggiungerla”**.

Lunga 109 metri, larga 19, con un dislocamento di 11.138 tonnellate (12.265 la *Dandolo*), era spinta da un apparato motore di 7710 HP che le permetteva una velocità massima di 15 nodi e un'autonomia di 3760 miglia a 10 nodi. L'armamento principale era rappresentato da quattro pezzi da 450/20 mm (la prima cifra della sigla indica il diametro o calibro della canna, la seconda la lunghezza della canna espressa in calibri: per esempio questi cannoni, essendo lunghi 20 volte il loro calibro, raggiungevano i 9 metri di lunghezza) collocati in due torri a centro nave, disposti in diagonale in modo da poter sparare contemporaneamente sui due fianchi e in caccia (cioè verso prua e verso poppa). Ogni cannone, del peso di 104 tonnellate, sparava un proiettile di 908 kg di peso alla velocità di 518 m/s, in grado di perforare una corazzata di 65 cm di spessore. I cannoni furono ordinati alla ditta inglese Armstrong e, perciò, imitando gli usi della marina britannica, erano ad avancarica. In altre parole si caricavano dalla bocca anteriore, tramite un particolare dispositivo idraulico che però poteva

e-Storia

funzionare solo se il cannone veniva prima orientato in senso parallelo allo scafo: le operazioni di caricamento quindi erano assai lente.

La nave era dotata anche di appositi tubi per lanciare i siluri e di uno sperone. La protezione infine era assicurata da una corazza d'acciaio spessa 55 cm. Questa striscia protettiva, che si estendeva per 45 m lungo lo scafo, scendeva 160 cm sotto la linea di galleggiamento e arrivava fino a 70 cm sopra di essa. Ancora più in alto un'altra fascia corazzata, spessa 43 cm e lunga 33 metri, proteggeva le basi delle torri dell'artiglieria principale.

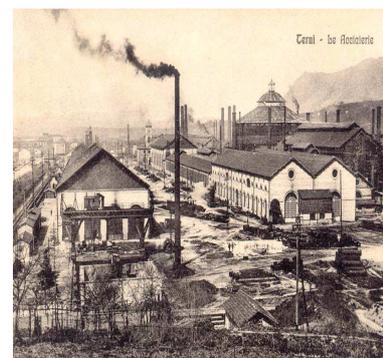
I **costi di costruzione furono elevatissimi** (22 milioni di lire di allora) e **lunguissimi i tempi**: impostate nel 1873, *Duilio* e *Dandolo* furono completate rispettivamente nel 1880 e 1882. Non entrarono mai in combattimento, ma un senatore americano dichiarò che una di queste navi, da sola, **“avrebbe potuto affondare tutta la flotta americana e andarsene indisturbata”**. Un dettaglio davvero interessante era rappresentato da una **piccola torpediniera** che la *Duilio* ospitava in una galleria a poppa: una imbarcazione veloce che doveva essere messa in acqua per attaccare il nemico con il siluro mentre duellava a cannonate con la *Duilio* stessa.

Negli anni successivi l'Italia **continuò a costruire corazzate**: vennero realizzate prima le due unità della classe *Italia* (impostate nel 1876; 15.000 tonnellate circa di dislocamento; quattro cannoni da 431 come armamento principale) classificate come «*veloci*» perché potevano raggiungere i 18 nodi, poi le tre *Ruggiero di Lauria* (impostate nel 1881; 11.000 tonnellate di dislocamento; 16 nodi; 4 cannoni da 431), quindi le tre *Re Umberto* (impostate 1884; 15.000 tonnellate di dislocamento; 19 nodi; 4 cannoni da 343), le due ottime *Regina Margherita* (impostate nel 1898; 14.000 tonnellate di dislocamento; 20 nodi; 4 cannoni da 305) e le quattro eccellenti *Regina Elena* (impostate nel 1901; 14.000 tonnellate di dislocamento; 22 nodi; 2 cannoni da 305).

Un simile impegno, prolungato per così tanti anni, non poteva non avere **effetti profondi sull'economia del paese**: si può anzi affermare che il capitalismo italiano sia nato in simbiosi con la flotta. L'unificazione nazionale non aveva portato fino agli anni Ottanta strutturali cambiamenti sul piano economico: l'Italia era e continuava a restare un paese sostanzialmente agricolo. La mancanza di capitali privati impediva gli investimenti, e la mancanza di investimenti ritardava la formazione del capitale: un circolo vizioso da cui si uscì con il **contributo decisivo dello Stato, giustificato da ragioni strategiche e politiche**.

La nascita delle acciaierie Terni

Dopo il 1876, coll'avvento al potere della Sinistra, si fece largo una nuova visione della politica e dell'economica, **molto più aggressiva** rispetto a quella della Destra storica. Per sostenere questa politica era necessario disporre anche di forza militare, di cui le navi da guerra erano (e sono ancora oggi) una delle manifestazioni più visibili. Per sottrarre l'Italia alla dipendenza tecnologica e strategica nei confronti di Francia, Inghilterra e Germania **tutte le fasi del processo dovevano avvenire all'interno dei confini nazionali**, anche se questo voleva dire avere **acciaio di qualità inferiore a un prezzo superiore** (come in effetti avvenne).



Le acciaierie Terni all'inizio degli anni 1910

e-Storia

Il carbone proveniva dai giacimenti sardi, il ferro dalle miniere dell'Elba, l'energia dalle nuove centrali elettriche; per essere sicuri che la nuova fonderia potesse **lavorare anche in caso di invasione**, venne scelta la città di **Terni, lontana dal mare e scomoda da raggiungere**. Anche se **la Società Alti Forni Fonderie Acciaierie di Terni (S.A.F.F.A.T.)** fu fondata formalmente solo nel 1884 dalla Società Veneta presieduta dall'industriale e parlamentare Vincenzo Stefano Breda, dietro a questa iniziativa stava una serie di **decisioni politiche**, con cui lo stato già nel 1878 si era impegnato in anticipo ad acquistare ogni anno da questa nuova società 7000 tonnellate di lamiera e 2000 tonnellate di piastre e di cannoni. Come ha scritto la storica Valeria Sgambati, le acciaierie di Terni **“hanno inaugurato un tipo di intervento statale massiccio, articolato, diretto, che avrebbe, poi, fortemente condizionato non solo la formazione di un certo apparato industriale, ma gli stessi indirizzi produttivi e, più in generale, la direzione complessiva dello sviluppo economico del paese”**.

Le Acciaierie Terni, come appurò la commissione parlamentare riunita nel 1904, fornivano **materiale tecnologicamente obsoleto, in ritardo sulle date di consegna e a prezzi fuori mercato**: tuttavia per almeno vent'anni, con l'appoggio dei vari governi, rappresentarono uno dei vertici dell'industria italiana. **La denuncia** contro questo stato di cose partì dall'allora neonata Lega Navale Italiana: il comandante Bonamico, abile polemista, aveva saputo nei primissimi anni del secolo suscitare la curiosità dell'onorevole socialista Enrico Ferri, che era anche direttore dell'Avanti!. Questi, il 18 maggio 1903, denunciò apertamente in un articolo l'ammiraglio Giovanni Bettolo, ministro della Marina, accusandolo di corruzione, favoreggiamento della Terni e distrazione di fondi. Ferri venne condannato per calunnia, ma a sua volta Bettolo, al termine dell'indagine parlamentare, fu costretto a **dimettersi**.

Bibliografia

Angelo Iachino, *La campagna navale di Lissa*, Il Saggiatore 1966

Martino Sacchi, *La marina militare italiana da Lissa a oggi*, ebook Ledizioni, 2013

<http://www.ledizioni.it/sito/?s=sacchi&x=-1020&y=-17>

