

Prefazione dell'autore

Quando ho lasciato il servizio attivo, ho messo mano (e cuore) alla stesura di queste pagine per cercare di dare una prima risposta alla mancanza di un testo organico sulle vicende del Corpo delle capitanerie di porto e per raccontare, ai colleghi più giovani e a tutti gli amici di questa istituzione, la storia di tanta gente che, generazione dopo generazione, ha creduto nel suo lavoro e, per amore della Patria e del bene comune, ha affrontato difficoltà, sacrifici, pericoli d'ogni genere e ha infine portato a compimento la propria missione. Grazie alla fede di chi ha ben operato nel passato e di chi persevera oggi con uguale dedizione, il Corpo, nello svolgimento dei servizi di Guardia Costiera e di sicurezza della navigazione, costituisce un' eccellenza del nostro Paese.

Pur nella sua brevità, questo lavoro, volutamente sfumato a pochi cenni allorché si giunge ai nostri giorni, è ancorato a precisi riscontri normativi e documentali, spesso riportati nelle note a piè di pagina, che ne faranno comunque un buon punto di partenza per chi volesse approfondire maggiormente le vicende che vi sono narrate.

Roma, 1° giugno 2015

Stefano Vignani

PARTE PRIMA (1865– 1918)

1.1 L'amministrazione marittima prima della costituzione del Corpo.

Nel Regno di Sardegna, fino al 1850, i servizi della marina, militare e mercantile, erano ricompresi nel Ministero della Guerra e della Marina¹ per poi confluire nel 1853 in un nuovo dicastero dedicato solo alla Marina. A livello centrale l'amministrazione marittima faceva capo al Ministero della Marina e ad un consiglio consultivo della marina mercantile; a livello periferico era affidata a due distinti organi: allo Stato Maggiore dei porti, a ordinamento militare, e ai Consoli di Marina, a ordinamento civile ma con organizzazione paramilitare². Realizzata l'unità d'Italia, l'ordinamento del Regno di Sardegna venne esteso a tutto il territorio dello Stato. Nel 1861 vennero emanati tre decreti reali per riorganizzare i servizi periferici della marina mercantile su tutto il territorio marittimo dello Stato (che ancora non comprendeva Lazio, Veneto e Venezia Giulia)³.



Fig. 1. La sede della Capitaneria di porto di Livorno, costruita nel 1863.

Con il primo decreto venivano individuati, per l'amministrazione della marina mercantile, 35 circondari, ai quali erano preposti Consoli di Marina, e 124 compartimenti marittimi (oltre ai 35 corrispondenti ai circondari), ai quali erano preposti Viceconsoli di Marina, con un organico complessivo di 383 persone (consoli, vice-consoli, applicati e inservienti). I Consolati svolgevano, in

¹ Cavour, designato Ministro dell'Agricoltura e del commercio nel Governo D'Azeglio, formatosi l'11 ottobre 1850, volle per sé anche il controllo della Marina, per rimuovere la mentalità conservatrice e per promuovere lo sviluppo ideologico e tecnologico sia in campo militare che mercantile. Così la Marina venne accorpata con l'Agricoltura e il Commercio e separata dalla Guerra, che da allora si occupò solo dell'Esercito. Divenuto nel 1852 Primo Ministro, istituì, l'anno dopo, il Ministero della Marina, interamente dedicato all'attività marittima, militare e mercantile.

² Lo S.M. dei porti operava su 6 capitanerie a Genova, Cagliari, Nizza, Savona, La Spezia e Porto Torres e su una Luogotenenza, quella di Villafranca; gli uffici consolari avevano sede a Genova, Cagliari, Nizza, Oneglia, Savona, Chiavari, La Spezia e quelli dei vice-consoli a Sanremo, Alassio, Loano, Finale, Varazze, Camogli, Rapallo, Sestri Levante, Levante, Lerici e sull'isola di Capraia.

³ Regio Decreto 30 giugno 1861 n. 170, con cui il litorale marittimo dello Stato è diviso in Circondari marittimi, ed è stabilito in ciascuno di essi un Consolato di Marina; R.D. 30 giugno 1861, n. 171 contenente disposizioni relative al servizio dei porti e delle spiagge; R.D. 4 agosto 1861, n. 172 che fissa il numero del personale dell'Amministrazione sanitaria marittima del Regno e ne stabilisce la graduazione, il relativo stipendio e la normale ripartizione.

assenza dei soggetti titolati, anche l'attività di sanità marittima e quella dei porti e delle spiagge. Negli approdi minori erano attive delle delegazioni marittime.

Il secondo decreto individuava, per il servizio dei porti e delle spiagge, 25 capitanerie e 29 luogotenenze affidate a ufficiali dello Stato Maggiore dei Porti o a piloti della Regia Marina che, conservando il loro grado militare, assumevano le qualifiche di capitano o luogotenente di porto, con 25 capitani, 23 luogotenenti, 55 piloti e 378 unità di personale di bassa forza⁴.

Il terzo decreto riguardava l'organizzazione sanitaria marittima, articolata su 5 circoscrizioni direzionali con sede a Genova, Livorno, Napoli, Ancona e Palermo, 31 uffici sanitari e 9 stabilimenti (Lazzaretti), con un organico di 296 persone.

Costituite con R.D. 22 dicembre 1861, vi erano poi 4 sezioni del *Consiglio di ammiragliato mercantile* sedenti a Genova, Napoli, Palermo e Ancona, ognuna presieduta da un ammiraglio e formata da due ufficiali superiori dello stato maggiore dei porti, da due magistrati di corte d'appello e da due rappresentanti della locale camera di commercio.

A livello centrale il Ministero della Marina era organizzato su un ufficio di gabinetto, un ufficio tecnico, un ufficio informazioni e reclami (antesignano degli attuali uffici per le relazioni con il pubblico!) e otto divisioni, due delle quali trattavano attività legate alla marina mercantile e alla leva di mare⁵. Si trattava di una struttura estremamente ridotta, se si considera che, al 31 dicembre 1863, la gente di mare comprendeva ben 136.585 persone, delle quali 121.685 erano iscritte nelle matricole, e che vi erano in attività 4.169 capitani marittimi abilitati alla navigazione fuori dagli stretti⁶.

⁴ Il R.D. 1° marzo 1863, n. 1171 prevedeva anche che, fino alla pubblicazione del codice per la marina mercantile, presso la capitaneria di Palermo fosse destinato, oltre al capitano di Fregata comandante del porto, anche un contrammiraglio ispettore per i porti della Sicilia. Questa norma fu espressamente abrogata dal R.D. 20 luglio 1865.

⁵ R.D. 4 agosto 1861, n. 167. Una divisione si occupava della Polizia della navigazione mercantile e della sanità marittima, un'altra di leva, gente di mare e tasse marittime. Personale, contratti e contabilità dell'amministrazione mercantile marittima erano trattate da altre divisioni del Ministero.

⁶ Il personale civile del ministero della marina, con sede a Torino, poi (dal 1864) a Firenze, era formato da appena 130 persone. A capo della divisione polizia della navigazione mercantile vi era il dirigente più anziano dell'amministrazione, il Commendator Giacomo Montano, che sarà anche il primo titolare della direzione generale della marina mercantile all'atto della sua costituzione e manterrà l'incarico fino al 1867. I ministeri "leggeri" erano una caratteristica della tradizione sabauda, che conferiva ad organismi estranei al ministero la trattazione di importanti affari tecnici ed economici. Con la riforma dell'amministrazione dello Stato realizzata da Cavour nel 1853 (legge 23 marzo 1853, n. 1483) si cominciò ad accentrare tutta l'attività e la responsabilità nei ministeri, ma fu solo con l'avvento al potere della sinistra storica (1876) e con l'allargamento della base elettorale (1882) che i ministeri presero la fisionomia attuale.

Il 1° aprile 1865 le due divisioni che si occupavano della marina mercantile e quella dei bagni penali furono riunite per formare la *direzione generale della marina mercantile e dei bagni penali* e, dal 1° gennaio 1867, assunse la denominazione di *direzione generale della marina mercantile*⁷, articolata in due divisioni.

1.2 Il Corpo delle Capitanerie di porto nei suoi primi anni di attività.

Il R.D. del 20 luglio 1865, n. 2438 (fig. 4), in attuazione dell'articolo 3 del Codice per la marina mercantile emanato il 25 giugno 1865, sopprime il Corpo degli ufficiali dello stato maggiore dei porti e quello degli Impiegati dell'amministrazione della marina mercantile, costituendo il Corpo delle Capitanerie di porto, ad ordinamento civile, composto da capitani, ufficiali ed applicati di porto e da personale di bassa forza, con organizzazione paramilitare, per l'esercizio delle funzioni precedentemente affidate allo Stato Maggiore dei porti e ai Consoli di marina.

Il litorale fu suddiviso in 20 compartimenti marittimi e 60 circondari, ivi compresi i 20 circondari sede anche di compartimento. Furono inoltre istituiti 73 uffici di porto dipendenti dai capi di circondario. La sede del compartimento, al quale era preposto un capitano di porto, si chiamava *Capitaneria di porto*, le altre sedi erano *uffici circondariali di porto*, ai quali era preposto un ufficiale di porto o *uffici di porto*, ai quali era generalmente preposto un applicato di porto⁸. L'organico previsto era di 164 unità tra



Fig. 3. Il RD 20 luglio 1865 n. 2438, istitutivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

capitani, ufficiali e applicati di porto, tutti definiti dal R.D. come "impiegati", ai quali si aggiungevano 474 unità di personale di bassa forza, con un sensibile risparmio rispetto agli organici preesistenti⁹.



Fig. 4. La sede storica della Capitaneria di Viareggio nell'800.



Fig. 5. Il porto di Genova a fine '800.

⁷ Peraltro con R.D. 29 novembre 1866, n. 3411, i residui bagni penali furono trasferiti sotto la gestione del Ministero dell'Interno, al pari delle altre carceri, ponendo fine ad una gestione ormai del tutto anacronistica. A seguito di ciò, e nell'ottica di riduzione delle spese dello Stato, dopo la 3^a guerra d'indipendenza e la normalizzazione dei rapporti con l'Austria-Ungheria, con una serie di decreti reali si provvide a una revisione degli apparati militari e di polizia. Il riordino della Marina fu disposto con R.D. 30 dicembre 1866, n. 3479.

⁸ La denominazione "ufficio circondariale marittimo", "ufficio locale marittimo" e "delegazione di spiaggia" sono state introdotte dal R.D. 20 dicembre 1923, n. 3235 che ha costituito le direzioni marittime.

⁹ La nuova organizzazione non fu ben accolta dagli ufficiali dello Stato Maggiore dei porti, che venivano privati dello status militare e della qualifica di *comandante del porto*: in effetti più che di una fusione, si trattò di un assorbimento da parte dell'amministrazione della marina mercantile (consoli), tanto che, in sede di prima applicazione del R.D. del 20 luglio, nessuno dei 5 capitani di vascello e solo 2 capitani di fregata su 7 accettarono la riforma. Andò decisamente meglio con i luogotenenti di vascello (11 su 16). Peraltro anche diversi consoli non accettarono il nuovo ordinamento o ne furono esclusi per riduzione dell'organico e furono posti in "aspettativa per soppressione del corpo". La qualifica di *comandante del porto*, che si mantenne

La divisa degli “impiegati del Corpo” era analoga a quella già in precedenza indossata dai consoli, dai vice-consoli e dagli applicati ed era molto simile a quella degli ufficiali del Corpo di commissariato, (che diverrà militare nel 1875), differenziandosi per i gradi e le insegne montati su panno azzurro e per l’iscrizione, sui bottoni metallici, “capitanerie di



Fig. 6. Ufficiali di porto in divisa a Napoli (Immacolatella Vecchia).

porto”. L’uniforme dei guardiani e dei marinai era analoga a quella del CRE¹⁰ con giacca orlata di azzurro e legenda “capitanerie di porto” sul nastro del berretto. Non vi erano indicazioni per gli inservienti e gli amanuensi, che presumibilmente non portavano alcuna divisa.

I capitani preposti a una capitaneria di porto dialogavano direttamente con il ministero, i capi degli altri uffici di porto dovevano seguire la via gerarchica.

Pur non essendo militari, gli uffici del Corpo inalberavano la bandiera della R. Marina ed esponevano all’ingresso uno stemma reale militare con l’iscrizione “R. Capitaneria di porto” per la sede di compartimento e “R. Ufficio di porto” per gli uffici circondariali e dipendenti¹¹. Inoltre, tra i corpi militari e il personale delle capitanerie vigeva l’obbligo reciproco del saluto militare¹². D’altra parte l’articolo 37 del regolamento al codice della marina mercantile riportava anche l’ “assimilazione di rango al grado militare”: il capitano ispettore e il capitano di 1^a classe erano equiparati a colonnello, i capitani di 2^a classe a ten. colonnello, quelli di 3^a classe a maggiore, gli ufficiali di porto di 1^a, 2^a e 3^a classe a capitano, gli applicati di porto di 1^a classe a tenente e quelli di 2^a classe a sottotenente.

Nel 1866 venne annesso il Veneto e inglobato, in un ruolo transitorio, il personale delle capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia; nel 1870 fu la volta del Lazio, con i porti di Civitavecchia, Fiumicino, Anzio e Terracina. Alle annessioni fece riscontro un incremento

nell’uso comune, ritornò con la militarizzazione del Corpo e fu formalizzata con la Legge 8 luglio 1926, n. 1178 che attribuiva al Corpo la funzione di “comandare i porti” (art. 32 lettera b). L’art. 16 del Codice della navigazione del 1942 la ha poi espressamente estesa anche ai capi degli uffici marittimi dipendenti.

¹⁰ Il Corpo Reale Equipaggi, creato da Cavour con R.D. 1° aprile 1861, n. 4825 nell’ambito del riordino della R. Marina del neocostituito Regno d’Italia, fu denominato CREM (Corpo Reale Equipaggi Marittimi) con la Legge 8 luglio 1926, n. 1178 recante ordinamento della Marina.

¹¹ La circolare 15292 in data 1° settembre 1877 della D.G. della marina mercantile stabiliva una bandiera di 3^a grandezza (3,75 x 2,50) per le sedi di compartimento e di 4^a grandezza (2,25 x 1,35) per gli uffici di porto, mentre le delegazioni di porto non dovevano esporre la bandiera. La targa con lo stemma reale, uguale a quello previsto per l’Esercito con le istruzioni 27 giugno 1861 (pag. 464 del giornale militare per l’Esercito), dovevano essere rispettivamente di 2^a e 3^a grandezza. Le delegazioni di porto dovevano invece esporre “una semplice cartella di ferraccio, color bigio chiaro, coll’iscrizione (a lettere nere) *R. Delegazione di porto*”.

¹² Circolare 7 agosto 1883 per la Marina, 6 settembre 1883 per l’Esercito e 28 febbraio 1885 per la Guardia di Finanza, tutte riportate sul giornale militare della Marina, parte VI.

complessivo di 22 unità degli organici degli ufficiali del Corpo e l'assorbimento di personale e mezzi delle preesistenti amministrazioni.

Nell'ottobre del 1867 il capitano di porto di 3^a classe Gaetano Magliano (fig. 7), comandante della capitaneria di Livorno, nel corso di una tempesta, salvò gli equipaggi di due velieri greci naufragati in bocca d'Arno. Il salvataggio fu seguito dal Re Vittorio Emanuele II, che si trovava a S. Rossore e che *motu proprio*, conferì al valoroso ufficiale la medaglia d'oro al Valor di Marina¹³.

In questi primi anni di vita del Corpo si sviluppò in modo particolare l'istituto della delegazione, previsto dall'articolo 5 del codice, per effetto del quale in un decennio vennero costituite ben 227 delegazioni di porto affidate prevalentemente a privati o ad agenti doganali. Grazie a questi "funzionari onorari" si creò, con minima spesa, una rete veramente notevole di punti di controllo del territorio¹⁴. La maggior parte di queste delegazioni furono istituite, come prevedeva il codice, in approdi dove non era presente alcuna autorità marittima, ma con il tempo diversi uffici di porto furono soppressi e in loro vece furono istituite delle delegazioni di porto. In seguito, l'articolo 11 del R.D. 21 dicembre 1876, n. 3599 di riordino dell'amministrazione marittima e sanitaria prevede la possibilità di affidare a privati o a personale di altre amministrazioni anche gli uffici di porto. Ciò in quanto, per carenza di personale, solo la metà degli uffici di porto erano stati



Fig. 7. Il Capitano di porto Gaetano Magliano, primo decorato con medaglia d'oro al valor di marina del Corpo nel 1876.



Fig. 8. Lazzaretto del Varignano (SP) a fine '800.

attivati fino a quel momento¹⁵. Lo stesso provvedimento stabilì, dal 1° gennaio 1877, probabilmente traendo spunto dal modello del Veneto ex austriaco, l'unificazione dell'amministrazione mercantile marittima con quella della sanità marittima e lo fece attraverso la sostanziale soppressione di quest'ultima e la confluenza di 14 medici nel Corpo delle capitanerie di porto, con la stessa uniforme, distinta solo nel fregio del berretto

¹³ "Per avere con rischio della propria vita, nei giorni del 7 e 8 del mese di ottobre 1867 salvato gli equipaggi dei bastimenti greci Aglay e S. Andrea naufragati ed interamente perduti a Bocca d'Arno presso S. Rossore".

¹⁴ Art. 5: "Nei punti d'approdo, dove non abbia sede alcuna autorità marittima, il servizio della marina mercantile potrà essere affidato ad altri agenti governativi di attribuzioni affini, od anco a persone private, col titolo di delegato di porto, e con l'annua retribuzione che sarà stabilita dal regolamento". Già l'ordinamento dei consolati di marina prevedeva la figura di delegati negli approdi che non fossero sede di consolati o viceconsolati, e la tabella annessa al R.D. 20 dicembre 1863, n. 1600 riportava l'esistenza di 82 delegazioni, affidate prevalentemente ad agenti doganali.

¹⁵ In proposito si rileva che già nel 1881, su 54 uffici di porto, 29 erano affidati a personale del Corpo, 10 a privati e 15 ad agenti doganali e che, delle 252 delegazioni di porto attive, 108 erano rette da privati e 144 da agenti doganali.

(serpente che si avvinghia al fuso dell'ancora)¹⁶. Furono mantenuti solo i lazzaretti del Varignano (fig. 8), Nisida, Poveglia e Cagliari e sei uffici medici locali, mentre i ruoli del personale di bassa forza della sanità marittima furono soppressi. Nell'ambito delle capitanerie, rispetto al 1865, scomparvero le categorie degli inservienti e degli amanuensi (-180 persone) e furono aumentati i guardiani di porto e i marinai (+46 persone), ai quali peraltro furono attribuite anche le mansioni di guardia sanitaria. In compenso gli organici degli ufficiali di porto del ruolo amministrativo furono portati a 240 unità, (+ 56), e a tutto il personale fu accordato un aumento stipendiale del 10 per cento. Si deve anche registrare che il R.D 21 dicembre 1876 prevede il ricorso, per il lavoro d'ufficio, a non meglio precisati "amanuensi locali".

La sanità marittima fu in seguito definitivamente separata dalle capitanerie di porto, a seguito della imponente riforma sanitaria nazionale realizzata con legge 22 dicembre 1888, n. 5849, che stabilì la costituzione di uffici di sanità marittima in tutti gli scali di approdo del Regno. Dal 1° febbraio 1894 tutto il personale medico della sanità marittima passò alle dipendenze del Ministero dell'Interno¹⁷.

1.2 La riforma del codice e il regolamento del 1879.

Il codice per la marina mercantile del 1865, benché frutto di un lungo iter preparatorio iniziato a Genova nel 1859, non corrispose del tutto alle aspirazioni del ceto marittimo anche per un'eccessiva ingerenza governativa nella gestione delle navi e del personale marittimo. Così fu emendato e ripubblicato come testo unico nel 1877. Nel 1879 fu emanato anche il regolamento per l'esecuzione del codice¹⁸.



Fig. 9. Panorama porto di Genova nel 1890 (foto Alfredo Noack)

Nell'ambito della riforma venne istituita la figura del capitano di porto ispettore, *“incaricato per propria istituzione, della ispezione di tutte le capitanerie, uffizi e delegazioni di porto, e dei lazzaretti, al fine di verificare la regolarità del servizio, e di assicurare e*

¹⁶ La riforma fu operata con i RR.DD. 21 dicembre 1876, n. 3589 e 31 dicembre 1876, n. 3625. Il RD 21 dicembre riporta in annesso anche una nuova tabella delle circoscrizioni della marina mercantile, in luogo di quella del 1865, con l'indicazione delle delegazioni di porto costituite.

¹⁷ R.D. 10 dicembre 1893, n. 681; all'epoca la funzione "sanità pubblica" era affidata al Ministero dell'Interno, e vi rimase fino al 1958, allorché fu creato il Ministero della Sanità (Legge 13 marzo 1958, n. 296).

¹⁸ Il R.D. 24 ottobre 1877, n. 4146 ha approvato il T.U. del codice per la marina mercantile, su 461 articoli (contro i 458 del 1865); il R.D. 20 novembre 1879, n. 5166 ha approvato il regolamento per l'esecuzione del testo unico del codice per la marina mercantile, formato da ben 1079 articoli. Fino a quel momento, in mancanza di regolamento, si era fatto riferimento alle disposizioni regolamentari preesistenti al codice del 1865 e a disposizioni ministeriali, prime fra tutte le istruzioni ministeriali per l'esecuzione del codice emanate con D.M. 30 gennaio 1866, n. 731.

coordinare l'osservanza delle leggi e dei regolamenti per l'amministrazione marittima e sanitaria" (art. 25 del regolamento al codice). Il primo capitano di porto ispettore, nominato nel dicembre 1876, fu il Commendator Antonio Mazzinghi, proveniente dal porto di Genova, al quale successe, nel 1880, il Commendator Vincenzo Piola, proveniente dall'amministrazione austro-ungarica quale capitano del porto e della sanità marittima di Venezia, che ricoprì l'incarico fino al 1891.

Il regolamento trattava minuziosamente, nei primi 75 articoli, ogni aspetto dell'organizzazione del Corpo delle capitanerie di porto, ivi comprese materie per le quali sarebbe bastato un decreto ministeriale o una circolare. In allegato era riportata la tabella delle circoscrizioni marittime mercantili e la classificazione degli uffici di porto per la competenza in materia di sanità marittima, nonché gli organici del personale di bassa forza, ulteriormente ridotto a sole 300 persone. I compartimenti erano diventati 23, per l'acquisizione di Civitavecchia e Venezia e per l'elevazione di Savona, i circondari 62, gli uffici di porto 52, le delegazioni di porto 256. I delegati di porto venivano ordinati in due classi e quelli di 1^a classe potevano essere incaricati, all'occorrenza, di reggere uffici di porto.

1.3 Il fenomeno dell'emigrazione.

Fra il 1876 e il 1915 oltre 14 milioni di italiani emigrarono all'estero, soprattutto verso le Americhe. Gli emigranti erano del tutto ignari di navi e di navigazione e la stipula dei contratti di viaggio si prestava a raggiri e truffe¹⁹. La prima legge sull'emigrazione fu emanata nel 1888 e fu fortemente voluta dal Presidente del Consiglio, Francesco Crispi²⁰. Alla legge Crispi seguì la legge 31 gennaio 1901, n.23 e il relativo regolamento di esecuzione, che istituì

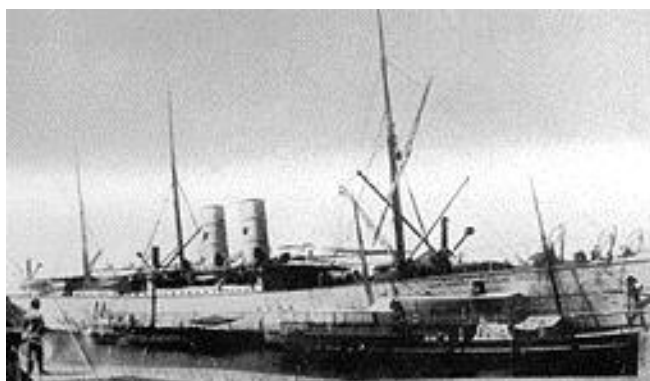


Fig. 10. P.fo Nord America con le insegne della Veloce di navigazione. Nel 1883 lo scrittore Edmondo De Amicis viaggiò su questa nave e scrisse il racconto "Sull'Oceano", dove parlò della condizione dei nostri emigranti.

¹⁹ Il 10 marzo 1884 lo scrittore Edmondo De Amicis si imbarcò sul piroscalo Nord America (fig. 10) per verificare di persona la vita degli emigranti a bordo di una grande nave. Infatti nell'opinione pubblica si andava ingenerando l'impressione che l'emigrazione equivallesse ad una tratta degli schiavi e che i vettori si comportassero da negrieri. Con il racconto "Sull'Oceano", apparso nel 1885, lo scrittore rende giustizia di queste accuse. Le sistemazioni di bordo erano spartane, ma il vitto era sostanzioso e abbondante. Insomma, la vita dell'emigrante non era né comoda, né confortevole, ma nemmeno disumana o malsana, tenuto conto anche delle povere condizioni vissute nei paesi di origine.

²⁰ La legge 30 dicembre 1888, n. 5866 affermava il principio di libertà di emigrare, obbligava vettori e agenti a munirsi di una patente e a versare una cauzione a garanzia degli obblighi verso gli emigranti. Richiamava il regolamento al codice del 1879 per le caratteristiche tecniche delle navi, per gli spazi e per il vitto, prevedeva contratti scritti e la possibilità di reclamo entro 30 giorni dall'arrivo all'autorità consolare, con possibilità di un indennizzo, pari al doppio della somma pagata per il viaggio, nonché la nullità dei patti di pagamento del trasporto con prestazioni lavorative.



Fig. 11. Emigranti sul ponte del Piroscalo Ancona. Entrato in servizio nei primi anni del '900, questa nave era progettata principalmente per il trasporto degli emigranti.

l'imbarco di un commissario governativo, ufficiale di porto o della Marina, incaricato di vigilare sull'applicazione della normativa a favore degli emigranti²¹. Questi provvedimenti, nell'impedire ai vettori di scendere al di sotto di un certo livello, hanno spostato la concorrenza dal prezzo alla qualità del servizio: navi lente e antiquate sono state così ritirate e sostituite da unità sempre più efficienti e confortevoli²².

In questo contesto assume particolare rilievo la creazione, avvenuta nel 1881, della Navigazione Generale Italiana, prima compagnia di navigazione italiana di rilievo mondiale, nata dalla fusione delle compagnie Florio e Rubattino²³. La compagnia sviluppò il trasporto di passeggeri con le Americhe, e acquisì alla bandiera italiana un ruolo primario nel trasporto dei propri emigranti.

Per il Corpo fu un nuovo settore di attività, che venne affrontato con quella capacità di immedesimazione, spirito di servizio, impegno e

sacrificio, che ne hanno contraddistinto in ogni tempo l'attività.



Fig. 12. Emigranti in partenza dal porto di Genova – quadro del 1896 del pittore Angelo Tommasi - con il francobollo emesso nel 2011 dalle Poste Italiane.

²¹ La circolare 11 ottobre 1901 dava la possibilità agli ufficiali di porto che desideravano imbarcare come commissari in servizio di emigrazione di presentare domanda al capo del compartimento, che si sarebbe espresso sull'idoneità.

²² La normativa sull'emigrazione si arricchì anche delle norme tecniche contenute nel R.D. 20 maggio 1897, n. 178 relativo al trasporto passeggeri (in particolare all'art. 70) e nel R.D. 10 luglio 1901, n.375 (regolamento di esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23) e di successivi emendamenti e migliorie, raccolti nel T.U. approvato con R.D. 13 novembre 1919, n. 2205, tuttora in vigore.

²³ Nella NGI confluirono anche alcune flotte minori, così da raggiungere già nel 1885 le 105 navi, tutte a vapore (pari all'80% del naviglio italiano a propulsione meccanica) e i 100 milioni di capitale sociale.

1.4 Verso la costituzione dell'Ispettorato delle capitanerie di porto.

Dopo l'entrata in vigore del regolamento al codice della marina mercantile si ebbe un lungo periodo di continuità e di vicinanza nelle attività della direzione generale della marina mercantile e del Corpo delle capitanerie di porto. Nel 1887 l'incarico di direttore generale fu affidato a un ufficiale di porto, il capitano di 1^a classe Giuseppe Comandù. Nel 1891 il Capitano di porto ispettore Vincenzo Piola lasciò il servizio, e l'incarico rimase vacante per un quinquennio, probabilmente in considerazione della posizione del capitano Comandù, venendo poi affidato, nel 1895, al capitano di porto Lorenzo Fiorito, che dal 12 gennaio 1899 assunse la nuova qualifica di Ispettore del Corpo delle capitanerie di porto²⁴. Rimasto a sua volta vacante l'incarico di direttore generale della marina mercantile, nel 1899 le due cariche di ispettore e direttore generale vennero unificate nella persona di Fiorito²⁵. Le due cariche torneranno a essere distinte nel 1907, con la nomina a Ispettore del Corpo del capitano di 1^a classe Augusto Witting, mentre Fiorito resterà in servizio ancor per un anno con decreto di nomina, in data 27 ottobre 1907, alla sola carica di direttore generale della marina mercantile, incarico nel quale sarà sostituito il 14 maggio 1908 da Carlo Bruno²⁶, valente funzionario civile dell'amministrazione della Marina, dopo oltre venti anni di affidamento dell'incarico a ufficiali di porto.



Fig. 13 Il generale Francesco Mazzinghi, primo capo dell'Ispettorato delle Capitanerie di porto.

Le tabelle che seguono danno conto degli avvicendamenti al vertice dei due organismi:

DIRETTORI GENERALI DELLA MARINA MERCANTILE

Comm. Carlo Randaccio	dal	28.3.1875	
Comm. Agostino Basso	dal	26.4.1885	
Cap. P. Giuseppe Comandù	dall'	8.4.1886	
Cap. P. 1 ^a cl. Lorenzo Fiorito	dall'	1.1.1900	
Gr. Uff. Comm. Carlo Bruno	dal	14.5.1908	
Ten. Gen. P. Giulio Ingianni	dal	15.4.1924	(ininterrottamente fino al 1944)

Costituita il 1° aprile 1865 la D.G. della marina mercantile fu retta fino al 1875 da un direttore di divisione, dapprima dal Comm. Giacomo Montano (1865-67), poi dal Comm. Carlo Randaccio (1867-75) che infine ne divenne formalmente il Direttore Generale.

²⁴ Il R.D. 4 dicembre 1898, n. 512, nell'indicare la nuova denominazione, attribuì al vertice del Corpo anche il rango di maggior generale.

²⁵ Il R.D. 17 dicembre 1899, n. 450, di riordino del ruolo organico del personale dell'amministrazione centrale della Marina prevede un direttore generale della marina mercantile – ispettore del corpo delle capitanerie di porto.

²⁶ Di Carlo Bruno si veda la voce: codice della marina mercantile su il Digesto Italiano, ed. 1897-1902.

ISPETTORI DEL CORPO

Capitano ispettore Antonio Mazzinghi	dal 28 dicembre 1876
Capitano ispettore Vincenzo Piola	dal 19 settembre 1880
Capitano ispettore Lorenzo Fiorito	dal 25 settembre 1895 (1891-95 vacante)*
Ispettore del Corpo** Lorenzo Fiorito	dal 12 gennaio 1899
Ispettore del Corpo Augusto Witting	dal 17 novembre 1907
Ispettore del Corpo Antonio Olivieri	dal 21 agosto 1908
Ispettore del Corpo Francesco Mazzinghi	dall' 11 dicembre 1910***

*Il D.G. della marina mercantile era il Capitano di porto di 1^a classe Giuseppe Comandù

**Nuova denominazione assunta dal capitano ispettore delle capitanerie di porto dal 12.01.1899

***Con R.D. 8 dicembre 1910, n. 857 venne costituito l'Ispettorato delle capitanerie di porto

Nel 1905 vennero fissate con R.D. le tabelle degli ufficiali del Corpo, in analogia a quanto praticato, a quel tempo, per le navi da guerra: dotazioni molto magre, da 3 a 6 ufficiali per capitaneria, salvo Genova, che ne aveva 30 e Napoli, 15. Per contro ben 13 uffici di porto non circondariali erano affidati a un ufficiale o ad un applicato di porto. Presso il Ministero della Marina erano previsti 3 capitani di 3^a classe, un ufficiale di 1^a e uno di 3^a classe²⁷.

Nel 1908 vennero create 6 nuove capitanerie a Viareggio, Torre del Greco, Salerno, Brindisi, Chioggia e Siracusa²⁸: fu il più vasto intervento di riforma delle circoscrizioni territoriali di ogni tempo, preceduto da una revisione degli organici del Corpo, significativa per la bassa forza, che aumentava di 107 unità, e per l'introduzione in capitaneria della categoria dei commessi, impiegati provenienti dalla bassa forza, equivalenti agli ufficiali

del ruolo speciale, molti dei quali diventeranno applicati di porto, cioè ufficiali del ruolo normale, per concorso²⁹.

Nel 1912 anche Ravenna sarà elevata a capitaneria.³⁰

Nel 1910 l'Ispettorato dei servizi marittimi (navigazione in convenzione per i collegamenti con le isole) passò dal Ministero delle poste a quello della Marina³¹, e da quel momento farà sempre parte della compagine della marina



Fig. 14. Il Comandante, gli ufficiali e gli impiegati della Capitanerie di porto di Napoli nei primi anni del '900.

²⁷ R.D. 5 febbraio 1905, n. 35 su G.U. del 15 febbraio. La tabella prevedeva anche la capitaneria di Massaua, con 3 ufficiali, ma il servizio era ancora affidato alle dogane e sarebbe stato attivato solo alcuni anni dopo.

²⁸ R.D. 18 agosto 1908, n. 540.

²⁹ Legge 2 luglio 1908, n. 318, che approva i nuovi ruoli organici del personale amministrativo – d'ordini e di bassa forza delle capitanerie di porto.

³⁰ R.D. 23 agosto 1912, n. 1018 su G.U. 2 ottobre 1912.

³¹ R.D. 9 giugno 1910, n. 918.

mercantile, entrando poi nel Ministero delle comunicazioni (1924) e in quello della Marina mercantile (1946).

Venuta meno, come abbiamo visto, l'unificazione delle cariche di direttore generale della marina mercantile e di ispettore del Corpo, con R.D. 8 dicembre 1910, n. 857 venne creato l'ispettorato. Recita l'articolo 1 del decreto: *“L'ispettore del Corpo delle capitanerie di porto ha sede in Roma presso l'amministrazione centrale della Marina ed è preposto ad un ufficio autonomo – alla diretta dipendenza del ministro e del sottosegretariato di Stato – con la denominazione d'Ispektorato del corpo delle Capitanerie di porto.”* Con decreto ministeriale 22 dicembre 1910 n. 356 vennero poi stabilite struttura e funzioni del nuovo ufficio centrale, che si articolava su 2 reparti³².

La creazione dell'Ispektorato fu provvidenziale, alla luce degli avvenimenti che stavano per maturare, perché consentì al Corpo di avere una guida autorevole e sicura nei conflitti con l'Impero Ottomano del 1911-12 e nella Guerra del 1915-18 e alla Marina di conoscere e utilizzare proficuamente le notevoli risorse del *cluster* marittimo mercantile.

Nel 1914 il Corpo era articolato su 31 compartimenti, 36 circondari e 328 uffici minori (uffici di porto e delegazioni di porto). La “rete” principale (Compartimenti e circondari), dopo la costituzione dei compartimenti di Salerno, Siracusa e Brindisi era consistente nell'arco ligure-toscano, in Campania e in Sicilia ma presentava ancora inquietanti vuoti nel resto d'Italia: basti pensare alla Calabria Ionica, inclusa nel compartimento di Taranto con un unico circomare (a Crotona), alla Sardegna, con le sole capitanerie di Cagliari e La Maddalena e all'Abruzzo-Molise, con un solo circomare (a Ortona), dipendente da Ancona. Inoltre dei 36 uffici di porto circondariali ben 12, per carenza di personale e di immobili, erano retti non da un ufficiale, ma da incaricati estranei all'amministrazione marittima. In compenso vi erano le capitanerie di Tripoli, Bengasi, Rodi, Massaua e Mogadiscio, con ufficiali in soprannumero all'organico e dipendenti dal neocostituito (1912) Ministero delle Colonie³³.

1.5 La guerra di Libia del 1911-12.

Il 29 settembre 1911 l'Italia dichiarò guerra all'Impero Ottomano. La marina mercantile venne mobilitata per l'invio in Libia e per il supporto logistico di un corpo di spedizione iniziale di oltre 30.000 uomini (fig. 15). Furono impiegati 161 piroscafi, dei quali 114 requisiti e 47 noleggiati³⁴.



Fig. 15. Il porto di Napoli nel 1903.

³² Il D.M. 22 dicembre 1910, atto 356, sul giornale militare della Marina, anno 1910, pag. 1182 prevedeva un reparto personale, retta da un capo divisione civile e un reparto ispezioni e servizio tecnico-marinaresco dei porti, con a capo un capitano di porto. Veniva anche soppresso l'ufficio AA.GG. della direzione generale della marina mercantile, mentre il capitano di porto che aveva retto, nell'ambito della D.G., la sezione servizio dei porti, demanio e pesca veniva trasferito al nuovo ispettorato e sostituito da un funzionario civile.

³³ In base al R.D. 26 settembre 1912, n. 1222, il personale destinato nelle colonie e territori d'oltremare era posto in soprannumero rispetto all'organico.

³⁴ Le navi da passeggeri concepite per il trasporto di emigranti si rivelarono eccellenti come trasporti-truppa e come caserme galleggianti per l'elevato numero di persone che erano in grado di alloggiare e vettovagliare e per l'elevata dotazione di acqua e viveri.



Fig. 16. Tripoli, ottobre 1911: sbarco dei marinai.



Fig. 17. Tripoli, ottobre 1911: dopo i marinai sbarcano anche i soldati.

La nostra marina da guerra, nettamente superiore a quella turca per forze e organizzazione, mantenne il dominio incontrastato sul mare, proteggendo i trasporti mercantili e impedendo al nemico di far arrivare armi e rinforzi in Libia. Il 3 ottobre la flotta cannoneggiò i forti di Tripoli ma non la città, che fu occupata il 5 dalle compagnie da sbarco formate da marinai delle navi e, nei giorni successivi, dall'Esercito³⁵. Con R.D. 5 novembre 1911, n. 1247 la Tripolitania e la Cirenaica furono poste sotto la sovranità italiana. Le forze turche, troppo deboli per opporsi in campo aperto, ripiegarono nelle oasi e iniziarono una efficace guerriglia contro gli occupanti, sostenute dalle tribù locali. Le capitanerie ebbero un ruolo attivo nel conflitto sia in patria, dove venivano caricati i piroscafi, sia nei porti libici, dove vennero immediatamente costituiti uffici di porto e fatti



Fig. 18. Primo nucleo della Capitaneria di porto di Tripoli, zona della Dahara, a est del porto.

giungere mezzi provenienti dai porti italiani (pontoni, distanziatori, gru, bettoline, rimorchiatori) per sbarcare i materiali necessari per l'Esercito. Furono subito costituite la Capitaneria di porto di Tripoli, al comando del capitano di porto di 3^a classe Federico Mandillo e uffici di porto affidati a ufficiali o applicati che già si trovavano sul posto, al seguito delle truppe d'occupazione, a Bengasi, Zuara, Derna, e Tobruk³⁶. Fra il 26 aprile e il 12 maggio 1912 furono occupate anche le isole del Dodecanneso,

³⁵ La prima località ad essere occupata fu Tobruk, nella Cirenaica orientale, porto naturale e sito strategico per il naviglio leggero della Marina, che fu presa il 4 ottobre da 400 marinai delle compagnie da sbarco. A Tripoli sbarcarono in tutto 1.700 marinai. A metà del mese furono occupate anche Zuara, Derna, Bengasi e Homs.

³⁶ Con R.D.18 febbraio 1912, n. 133 fu stabilito che le attività marittime in Tripolitania e Cirenaica fossero regolate dalle capitanerie di porto ivi costituite, non secondo la legislazione nazionale, ma in conformità alle consuetudini locali e alle istruzioni ministeriali. Nel 1913 Tripoli raggiunse la consistenza di 8 ufficiali, al comando del capitano di porto di 1^a classe Guglielmo Cesena; Bengasi fu elevata a capitaneria, al comando del capitano di porto di 2^a classe Angelo Salemme e altri 5 ufficiali; gli uffici di Tobruk, Misurata, Homs, Zuara e Derna furono potenziati.

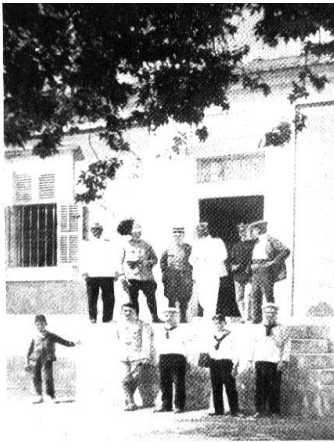


Fig. 19. Capitaneria di porto di Rodi, costituita il 15 luglio 1912 con decreto del Governatore militare.

nell'Egeo, e con decreto 15 luglio 1912 del Governatore militare, Gen. Ameglio, vi furono costituite la Capitaneria di porto di Rodi e gli uffici di porto da essa dipendenti³⁷.

La guerra con la Turchia finì il 18 ottobre 1912 con la firma del trattato di Losanna, ma l'attività delle capitanerie non si fermò, dovendo provvedere all'organizzazione dei porti e delle attività mercantili marittime. Così già nel 1913 furono promulgati un regolamento locale per l'esercizio della pesca marittima e il codice per la marina mercantile in Libia e nel 1914 anche il relativo regolamento³⁸.



Fig. 20. Tobruk, pontile e Ufficio circondariale di porto.

1.6 La Grande Guerra.

La guerra contro la Turchia aveva dimostrato l'importanza di disporre di una flotta mercantile efficiente e prontamente mobilitabile per la proiezione di potenza militare al di fuori del territorio metropolitano. La crescente industrializzazione del Paese e la sua dipendenza dalle importazioni via mare³⁹, anche e soprattutto in caso di guerra, avevano posto in evidenza quanto fosse importante la funzione dei porti e quanto fosse preziosa l'integrazione delle capitanerie nella Marina da guerra. Infine nell'organizzazione dei servizi marittimi dei nuovi territori il personale delle capitanerie aveva dimostrato che, proprio nelle situazioni più difficili, preparazione tecnica, conoscenza dell'ambiente e spirito d'iniziativa erano le chiavi del successo.

Stipulato il trattato segreto di Londra del 26 aprile 1915, con il quale l'Italia si impegnava ad entrare in guerra, entro un mese, a fianco dell'Intesa e contro gli Imperi centrali, iniziò l'attività preparatoria alla guerra. In base alle istruzioni ricevute le capitanerie attuarono la mobilitazione delle forze della Marina⁴⁰. In relazione al ruolo rivestito, il personale delle Capitanerie di porto venne esentato dalla leva e dal richiamo alle armi "dovendosi

³⁷ Il primo comandante della capitaneria di Rodi fu il capitano di terza classe (maggiore) Aurelio Puliti, coadiuvato dall'applicato Pompeo Zannucchi; a Kos (Calino) fu costituito un ufficio circondariale di porto, al comando dell'ufficiale di 3^a classe Giuseppe Randone.

³⁸ Il codice fu approvato con R.D. 22 giugno 1913, n. 902 e il relativo regolamento con R.D. 3 settembre 1914, n. 1026. Il regolamento per la pesca fu approvato con R.D. 27 marzo 1913, n. 312.

³⁹ Nel 1914 l'Italia produceva solo il 60% dei cereali di cui aveva bisogno, dipendendo dalle importazioni per il restante 40%: questo dato escludeva a priori la possibilità di affrontare una guerra lunga più di un anno a fianco degli Imperi Centrali, anch'essi deficitari nella produzione di cereali, sia pure in modo meno grave. Ben diversa sarà la situazione nel 1939, dopo la c.d. "battaglia del grano" con una produzione nazionale in grado di coprire il 90% del fabbisogno.

⁴⁰ Il 4 maggio iniziò la mobilitazione selettiva, con il richiamo discreto ed individuale di personale qualificato per rinforzare, in relazione alla situazione di crisi internazionale, equipaggi ed enti a terra; il 22 maggio fu proclamata la mobilitazione generale, che si concluse il 15 giugno. La guerra fu dichiarata dall'Italia alla sola Austria-Ungheria (e non anche alla Germania) il 23 maggio e le ostilità iniziarono il giorno successivo.

*intendere il servizio stesso come compiuto sotto le insegne agli effetti delle leggi sul reclutamento*⁴¹. Il decreto ministeriale 4 novembre 1915 stabilì che “durante lo stato di guerra il personale amministrativo del Corpo delle Capitanerie di porto e il personale di bassa forza portuaria s’intende militarizzato agli effetti del decreto Luogotenenziale del 12 settembre 1915, n. 1401” e che “la divisa dei personali suddetti continuerà ad essere quella stabilita dal regolamento...In segno di militarizzazione vi sarà aggiunto il distintivo delle stellette a cinque punte”⁴².

Sin dall’autunno del 1914 l’Italia, ancora neutrale, aveva creato una testa di ponte in



Fig. 21. La Capitaneria di porto di Valona, costituita sin dal 1914 per il controllo e il potenziamento di quel porto strategico in vista di un intervento italiano nei Balcani.

Albania, nazione nata dalla dissoluzione territoriale dell’Impero Ottomano nei Balcani, occupando il porto di Valona e l’isola di Saseno. Nel marzo del 1915 a Valona fu costituita una Capitaneria di porto⁴³. A Valona vi era solo un pontile di legno per navi di modesto tonnellaggio. La Capitaneria fece realizzare altri due pontili con maggiori fondali in vista dello sbarco di unità dell’Esercito. Questi pontili furono provvidenziali allorché, tra dicembre 1915 e febbraio 1916 la Marina italiana, con il concorso di navi francesi e inglesi, compì una straordinaria missione

militare e umanitaria portando in salvo, dall’Albania alle coste pugliesi, circa 260.000 persone appartenenti all’esercito e alla nazione serba, e 22.000 prigionieri austriaci. In questa missione si distinsero in modo particolare le capitanerie della Puglia e quella di Valona, che operò fino al 1919. Il Duca degli Abruzzi, comandante dell’Armata Navale, conferì la croce al valor militare agli ufficiali di porto Politi e De Rossi. L’armata serba, trasportata in Sardegna, a Biserta e a Marsiglia, fu riorganizzata ed equipaggiata dagli Alleati dell’Intesa e tornò a combattere nel 1918 nel settore di Salonico e poi in Macedonia, fino alla liberazione di Belgrado.



Fig. 22. Truppe italiane prendono terra in Albania.

⁴¹ R.D.L. 13 maggio 1915, n. 707 su G.U. 26 maggio 1915, n. 132.

⁴² Il Decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1401, su G.U. 2 novembre aveva stabilito che, durante lo stato di guerra, il personale civile della Marina, con disposizione del Ministro, potesse essere assoggettato alla giurisdizione militare. Con D.M. 4 novembre 1915 (atto 786) pubblicato sul giornale militare della Marina, fascicolo 22, pag. 2184, il Corpo diventa temporaneamente militare, mette le stellette a 5 punte e assume la denominazione dei gradi militari secondo l’assimilazione prevista dall’art. 37 del regolamento al codice per la marina mercantile (Colonnello, Ten. Colonnello e maggiore per i capitani di porto di 1^a, 2^a e 3^a classe; capitano per tutti gli ufficiali di porto; tenente per gli applicati di 1^a classe e sottotenente per gli applicati di 2^a classe). Una circolare del 10 luglio 1915 aveva già consentito al personale in servizio ed in divisa di portare le armi di ordinanza senza alcuna formalità.

⁴³ La sede fu ricavata in un modesto edificio dell’amministrazione dei fari e segnalamenti marittimi ottomana; a ridosso vennero costruite, con materiali forniti dalla Marina, due baracche per gli alloggi del personale.



Fig. 23. Il Comandante dell'ufficio circondariale di porto di Lampedusa con tutti i militari in servizio nell'isola durante la 1^a guerra mondiale.

Nel 1916, a seguito della costituzione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, la direzione generale della marina mercantile, insieme all'Ispettorato dei servizi marittimi, al Consiglio superiore della marina mercantile e alla Commissione centrale per il traffico marittimo fu trasferita al nuovo ministero. L'Ispettorato delle capitanerie di porto rimase invece presso il Ministero della Marina, ma si creò una dipendenza funzionale del Corpo dal nuovo dicastero per tutto ciò che

atteneva ai servizi della marina mercantile.⁴⁴ Finito lo stato di guerra, nel 1919 anche l'Ispettorato delle capitanerie di porto fu trasferito al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari. Nel 1918 un decreto luogotenenziale stabilì che il Corpo sarebbe stato militare per tutta la durata della guerra e fino a sei mesi dopo la fine dello stato di guerra⁴⁵. Quest'ultima previsione fu molto opportuna e lungimirante perché assicurò la continuità dell'azione del Corpo proprio nel delicatissimo momento in cui finirono le ostilità al fronte e bisognava muoversi risolutamente per non disperdere i frutti della vittoria. Infatti l'improvvisa conclusione della guerra, con l'armistizio di Villa Giusti del 3 novembre 1918 e il dissolvimento dell'Impero austro-ungarico, comportò la necessità di intervenire con prontezza nei territori marittimi dell'Istria e della Dalmazia rivendicati dall'Italia sia per prevenire la proclamazione unilaterale di entità politico-amministrative ostili al nostro Paese, sia per assicurare la continuità della vita civile ed economica, in particolare nel campo marittimo, che rappresentava tanta parte della vita di quelle popolazioni. Alla prima esigenza seppero corrispondere le forze armate e il Ministero dell'Interno, alla seconda provvide il geniale e infaticabile dinamismo del Generale Mazzinghi⁴⁶ che, accompagnato

⁴⁴ Il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari fu costituito con R.D. 22 giugno 1916, n. 756; con D. Luogotenenziale 26 giugno 1916, n. 830 la direzione generale della marina mercantile e gli altri organismi, già appartenenti al Ministero della Marina, tranne l'Ispettorato delle Capitanerie di porto, furono trasferiti al nuovo ministero.

⁴⁵ Il Decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918 n. 161 dispose la militarizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto per la durata della guerra e fino a sei mesi successivi alla dichiarazione della pace (che avvenne con i trattati di Versailles del 28 giugno 1919 per la Germania e di Saint Germain del 10 settembre 1919 con l'Austria).

⁴⁶ Il Generale Ispettore Francesco Mazzinghi, nato a Livorno il 18 dicembre 1852, può essere considerato rifondatore del Corpo per aver intuito e portato tenacemente a compimento la costituzione di un organismo centrale –l'Ispettorato del Corpo–e avergli dato nell'arco di 9 anni la sua impronta dinamica e costruttiva, nonché per aver raccolto le aspettative della base e aver trasformato il Corpo da organismo paramilitare (con tutti i doveri della militarità, ma senza i benefici) a corpo militare nel momento in cui, con la vittoria nella Grande Guerra, le forze armate godevano di un prestigio elevatissimo e sarebbero venute a beneficiare di uno stato giuridico ed economico particolarmente favorevole.

dal Tenente Colonnello Giulio Ingianni, suo assistente, percorse in lungo e in largo quei territori e seppe assicurare al Corpo la presidenza del Governo Marittimo di Trieste, organismo regolatore delle attività marittime del litorale austriaco, affidandola al colonnello Policastro. Allo stesso tempo ufficiali di porto assumevano il comando dei principali porti giuliano dalmati o vennero insediati nell'ambito della Commissione per le riparazioni di guerra, dove difesero abilmente gli interessi italiani, riuscendo in particolare ad evitare la spartizione del naviglio mercantile austro-ungarico tra le potenze vincitrici: questo naviglio fu così assegnato all'Italia, nella considerazione che le compagnie di navigazione e gli



Fig. 24. Giulio Ingianni in uniforme da ufficiale di porto (capitano) prima della guerra.



Fig. 25. Palazzo Carciotti, storica sede del Governo Marittimo austriaco e della Capitaneria di porto di Trieste dal 1910 al 1997.

equipaggi facevano capo a Trieste o a città acquisite

all'Italia⁴⁷. Per la nostra flotta mercantile, che a causa dei sommergibili e delle mine aveva subito la perdita di 215 piroscafi, pari in tonnellaggio alla metà della capacità di stiva disponibile prima della guerra, solo in parte rimpiazzata da nuove costruzioni o da acquisti all'estero, l'acquisizione della flotta mercantile ex austro-ungarica, composta da buone navi, rimaste inoperose e intatte nel conflitto, fu un fatto estremamente positivo.

⁴⁷ Nel 1919-20 Ingianni fu destinato a Londra presso la commissione per le riparazioni di guerra, nel 1922 fu promosso colonnello di porto per meriti eccezionali, nel 1923 fu capo di gabinetto del sottosegretario alla marina mercantile, nel 1924 fu promosso generale di porto (corrispondente a Maggiore Generale). Il 15 aprile 1924 divenne Direttore Generale della marina mercantile e il 19 aprile 1925 successe al Generale Federico Mandillo nell'incarico di capo dell'ispettorato con il grado di Generale di porto Capo (corrispondente a Tenente Generale di porto).

PARTE SECONDA

(1919-1965)

2.1 Il Corpo cambia pelle.

Il Corpo delle capitanerie di porto, dalla sua costituzione alla prima guerra mondiale è stato un corpo civile, seppure con ordinamento paramilitare, ed è stato incardinato, al pari dell'amministrazione civile della Marina Mercantile, nell'ambito del Ministero della Marina.

Terminata la guerra il Corpo, che era stato militarizzato temporaneamente, divenne definitivamente un corpo militare con Regio Decreto Legge 27 novembre 1919, n. 2349, passando però, da quel momento, alle dipendenze funzionali dei vari ministeri titolari di competenze riconducibili alla Marina Mercantile⁴⁸.

Il R. Decreto Legge 2349, nel trasferire l'ispettorato delle capitanerie di porto dal Ministero della Marina a quello dei trasporti marittimi e ferroviari stabilì che le capitanerie e gli altri uffici marittimi sarebbero passati alle dipendenze del ministero predetto, fatti salvi i compiti di interesse militare, e fissò le prerogative e l'attribuzione degli oneri a carico dei due dicasteri per la gestione del Corpo.

Con questo provvedimento di radicale riordino del Corpo se ne delineava, per gli anni a venire, la singolare



Fig. 26. Il Generale Ernesto Policastro, dopo aver retto il Governo Marittimo di Trieste italiana, succede nel 1920 al Generale Mazzinghi al vertice del Corpo e lo guida per oltre 4 anni nella delicata fase di transizione che segue la riforma del 1919. In questo periodo vengono istituite anche le Direzioni Marittime e riordinata l'amministrazione territoriale.

⁴⁸ Il R. Decreto-Legge 2349, su 9 articoli, stabiliva in particolare: "art. 1 - L'ispettorato delle Capitanerie di porto è trasferito dal Ministero della Marina al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari. Il maggior generale ispettore delle Capitanerie di porto, capo dell'ispettorato suddetto, è posto alla dipendenza immediata del Ministro e del Sottosegretario di Stato per i trasporti, salvo per quanto concerne i servizi attinenti alla Marina militare, in rapporto ai quali continua a dipendere dal Ministro della Marina. I rapporti di servizio fra il maggior generale ispettore delle Capitanerie di porto e il direttore generale della Marina Mercantile, quando le due cariche non siano unite, saranno determinati con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari. Art. 2 - Le capitanerie, gli uffici e le delegazioni di porto, col relativo personale, passano alla diretta dipendenza del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, ma continueranno a dipendere dal Ministero della Marina per la esecuzione dei servizi riguardanti il reclutamento e la mobilitazione del Corpo R. Equipaggi, la requisizione del naviglio, il segnalamento delle coste e in genere per i servizi attinenti all'Armata ed alla difesa costiera e per i servizi logistici della R. Marina. Art. 3 - L'ordinamento degli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto...(omissis...) è reso definitivo, ma le funzioni affidate al Ministero della Marina saranno esercitate dal Ministro per i Trasporti marittimi e ferroviari, il quale procederà di concerto con il Ministro della Marina per tutte le disposizioni di carattere generale riguardanti l'ordinamento militare del Corpo delle capitanerie di porto." Questi concetti verranno poi ripresi dal D.L.C.P.S. 31 marzo 1947, n. 396 per la Marina Mercantile, dal Codice per l'ordinamento militare del 2010 e dai regolamenti di organizzazione succedutisi nel tempo per il Ministero dei trasporti e della navigazione, delle infrastrutture e trasporti, dei trasporti e nuovamente delle infrastrutture e dei trasporti.

natura di corpo militare con specifici compiti militari, e al tempo stesso, di organismo funzionale all'amministrazione della marina mercantile e, come tale, titolare di importanti potestà ed attribuzioni amministrative in materia di navigazione mercantile e porti.

Nello stesso periodo venne adottata, anche per i gradi delle capitanerie di porto, la denominazione propria dei corpi tecnici della Marina, a sua volta analoga a quella dell'esercito, seguita sempre dallo



Fig. 27. Demolizione, nel porto di Gallipoli, di 3 corazzate ex austriache acquisite dall'Italia come preda bellica.

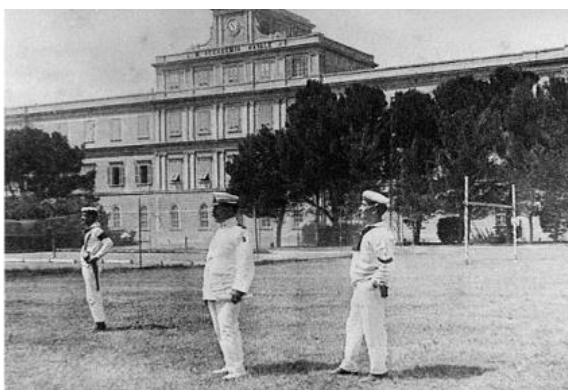


Fig. 28. Sottufficiale e marinai nella divisa dei primi anni '20.

specificativo "di porto" mentre il colore grigio-verde sotto ai gradi e nel trofeo del berretto fu scelto per individuare gli ufficiali di porto⁴⁹.

Il personale esecutivo e di bassa forza delle capitanerie di porto venne riordinato con i RR.DD. 18 agosto 1920, n. 1257 (relativo al personale militare) e n. 1258 (relativo al personale civile)⁵⁰, per cui le capitanerie di porto, nel 1920, disponevano di circa 1.500 unità di personale. Gli organici previsti dalla riforma

⁴⁹ R.D.L. 2 novembre 1919, n. 2142, su G.U. 29 novembre 1919. Es. "il maggiore di porto", "il tenente di porto", ecc. Questa impostazione rimase in vigore fino alla legge 16 aprile 1973, n. 174 che ha unificato la denominazione dei gradi per tutti i corpi della Marina. Per quanto concerne il panno grigio-verde, fu introdotto dal Foglio d'ordini del 14 giugno 1918, che all'art. 16 dispose per le Capitanerie di porto che anche le stellettole dei gradi sulle spalline fossero a cinque punte (anziché a 8) e che il bordo delle spalline, i gradi alle maniche e quelli sul berretto fossero posti su panno grigio-verde. Con successivo F.O. del 28 novembre 1922 anche il trofeo sul berretto assunse il panno grigio-verde all'interno dello scudo con ancora. Il colore grigio-verde venne a contraddistinguere anche i sottufficiali di porto, come disposto dall'articolo 27 del R.D. 18 agosto 1920, n. 1257, per i quali il distintivo di categoria, da portarsi sulle maniche della giacca, doveva essere un'ancora come quella della categoria marinai, bordata per 2 millimetri di panno grigio-verde.

⁵⁰ I RR.DD. 18 agosto 1920, n. 1257 e 1258 furono emanati ai sensi dell'art. 6 del Regio Decreto Legge 27 novembre 1919, n. 2349 che recitava: "art. 6 – Con decreti reali, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto col Ministro della Marina, sarà provveduto: a) al riordinamento organico del personale d'ordine delle Capitanerie di porto secondo le effettive esigenze dei servizi portuali; b) a costituire un personale di sottufficiali di porto e ad organizzarlo analogamente a quanto è stabilito per gli altri corpi armati dello Stato: il reclutamento di questi sottufficiali e marinai di porto sarà fatto transitoriamente tra gli attuali sottufficiali e marinai di porto finché ve ne saranno in servizio e per l'avvenire esclusivamente fra sottufficiali e sottocapi anziani della R. Marina, con modalità da determinarsi con decreto reale; c) a disciplinare lo stato giuridico e il trattamento economico dei marinai di porto che rimarranno transitoriamente in servizio, in eccedenza alle tabelle organiche dei sottufficiali di porto. Con tali decreti sarà pure determinato il numero dei militari del Corpo R. Equipaggi che il Ministero della Marina metterà a disposizione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per concorrere ai servizi di porto e ai lavori di scritturazione delle Capitanerie, concernenti i servizi della Marina militare. La paga di questi militari continuerà ad essere a carico del bilancio della Marina: l'assegno vitto, i soprassoldi ecc. saranno a carico del Ministero per i trasporti. I militari del Corpo R. Equipaggi destinati ai servizi di vigilanza e polizia portuale avranno, per tutti gli effetti, nell'esercizio delle funzioni loro affidate, la qualità di agenti della forza pubblica. Il personale di bassa forza portuaria continua intanto ad essere sottoposto alla giurisdizione e disciplina militare ed a tutte le altre norme vigenti, salvo in quanto concerne la sua dipendenza e disciplina dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, come è stabilito dal precedente art. 2."

erano infatti costituiti da 240 ufficiali (tutti in servizio permanente), 331 sottufficiali, 669 sottocapi e comuni nonché 150 archivisti e applicati di porto civili. I compartimenti marittimi erano 31, i circondari 67, gli uffici minori più di 300. A questi si aggiungevano gli uffici nelle colonie e nei territori occupati dell'Egeo, di cui diremo più avanti, dove gli ufficiali ivi destinati, erano collocati fuori ruolo⁵¹. Vi erano poi gli incaricati marittimi e i delegati di porto estranei all'amministrazione, per la reggenza degli uffici marittimi minori che all'epoca, per lo più, non erano affidati a personale del Corpo.



Fig. 29. L'accademia navale in una foto aerea del 1931.

Dapprima con R.D. 10 settembre 1923, n. 2068 e poi, organicamente, con la Legge 8 luglio 1926, n. 1178 recante ordinamento della R. Marina⁵², il personale militare delle capitanerie di porto divenne parte integrante della Marina, nell'ambito della quale gli ufficiali costituirono un corpo a sé e i sottufficiali e la truppa confluirono nel Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM), gli uni e gli altri per avere un reclutamento e una formazione comune attraverso l'Accademia Navale e le Scuole Sottufficiali e per condividere, da quel momento in poi, regole, valori e tradizioni della Forza Armata.

2.2 Il Corpo tra le due guerre.

Con R.D. 20 dicembre 1923, n. 3235, in vigore dal 1° luglio 1924, vennero create le direzioni marittime e riordinate le circoscrizioni territoriali della marina mercantile. Le direzioni marittime⁵³ vennero costituite per l'espletamento in sede decentrata di funzioni amministrative prima svolte dal Ministero, attribuendo ad alcuni capi di comparto anche la funzione di direttore marittimo. Le direzioni marittime furono sovraordinate alle capitanerie, così come queste erano sovraordinate ai circondari e i circondari agli uffici minori, che con questa riforma assunsero la denominazione, tuttora vigente, di uffici locali marittimi e di delegazioni di spiaggia (in luogo delle precedenti denominazioni di uffici di porto e di delegazioni di porto, stabilite dall'articolo 3 del regolamento per la marina mercantile del 1879). Il personale preposto ai predetti uffici minori che non apparteneva al

⁵¹ L'articolo 5, secondo comma del citato R.D. Legge 2349 stabiliva infatti: "Gli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto destinati nei territori occupati e nelle colonie continueranno ad operare collocati fuori ruolo, conformemente alle disposizioni vigenti".

⁵² La Legge 8 luglio 1926, n. 1178 è rimasta in vigore, pur con modificazioni e integrazioni, fino al 2010 ed è stata abrogata dal Codice dell'ordinamento militare, approvato con D. Lgs. 15 marzo 2010, n. 66. Relativamente al Corpo delle Capitanerie di porto, l'art. 32 di quella legge riportava una analitica elencazione dei compiti ed attribuzioni, militari e non, derivanti dalla disciplina del codice per la marina mercantile e dalle altre leggi speciali.

⁵³ In origine le DD.MM. metropolitane erano 12. Divennero 13 con R.D. 16 luglio 1924, n.1358 che istituì la direzione marittima del Carnaro, dopo l'annessione della città di Fiume all'Italia, sancita con il trattato di Roma del 27 gennaio 1924 che spartiva tra Italia e Jugoslavia il territorio dello Stato Libero di Fiume ponendo fine alla nota vicenda che aveva visto Gabriele D'Annunzio tra i protagonisti.

Corpo delle capitanerie di porto assumeva la qualifica di incaricato marittimo o di delegato di spiaggia⁵⁴.

Nata, come si è detto, da un'esigenza di decentramento amministrativo, la direzione marittima ha assunto nel tempo un'importanza crescente come organismo di coordinamento delle capitanerie e degli altri uffici marittimi appartenenti ad aree omogenee nonché come interlocutore privilegiato dell'amministrazione centrale.

Nello stessi anni in cui il Corpo fu riorganizzato ed inserito per gli aspetti ordinamentali nell'ambito della Marina militare, anche l'amministrazione centrale affrontò varie riforme che approdarono, nel 1924, ad uno stabile e duraturo inserimento della direzione generale della marina mercantile nel Ministero delle Comunicazioni⁵⁵.

La costituzione del Ministero delle comunicazioni fu un fatto positivo, perché la sua organizzazione operò bene, dette stabilità all'amministrazione marittima, consentendo la formazione e lo sviluppo di quadri tecnicamente preparati nel ramo marittimo, e si dimostrò adeguata alle esigenze di sviluppo della flotta mercantile e della cantieristica, della nuova disciplina del lavoro portuale e del collocamento della gente di mare, della partecipazione ad accordi internazionali, alla stesura e applicazione di convenzioni sul lavoro marittimo e sulla sicurezza della navigazione e per le vicende coloniali. La vitalità di questa struttura fu



Fig. 30. Il comandante del porto di Salerno con un gruppo di operatori portuali.

confermata anche dalle vicende del secondo conflitto mondiale che, a differenza del primo, non richiese interventi correttivi del modello amministrativo, almeno fino all'armistizio.

Nell'ambito del Ministero delle Comunicazioni la direzione generale della marina mercantile fu articolata su sei divisioni. Vi erano poi l'Ispettorato dei servizi marittimi, che si occupava della sorveglianza sulle linee sovvenzionate e l'Ispettorato delle capitanerie di porto, articolato su due divisioni: personale e servizi vari⁵⁶.

⁵⁴ Con l'affidamento della generalità degli uffici minori al personale militare delle capitanerie e con l'inclusione dei sottufficiali nocchieri di porto nel Corpo delle Capitanerie di porto, anziché nel CEMM (Corpo Equipaggi Militari Marittimi), operata dall'articolo 2, comma 1 della Legge 6 agosto 1991, n. 255, le figure di incaricato marittimo e di delegato di spiaggia sono di fatto decadute.

⁵⁵ Con R.D. 21 marzo 1921, n. 304, il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari fu soppresso e le sue attribuzioni relative alla marina mercantile e alle capitanerie di porto vennero trasferite per un breve periodo al Ministero dell'industria, commercio e lavoro, sotto la direzione di un sottosegretariato. Con R.D.L. 1° marzo 1922, n. 231 il sottosegretariato venne trasferito presso il Ministero della Marina, con tutti i servizi da esso dipendenti e il personale addetto, ma solo fino a novembre, allorché venne istituito un apposito Commissariato per i servizi della marina mercantile e soppresso il sottosegretariato. Con R.D. 24 febbraio 1924, n. 455 il Commissariato veniva trasferito dal Ministero della Marina a quello delle Poste e telegrafi per essere subito dopo soppresso con l'istituzione del Ministero delle comunicazioni (R.D.L. 30 aprile 1924, n. 596) che assorbì tutti i servizi precedentemente affidati al Ministero delle Poste, al Commissariato per i servizi della marina mercantile, alla direzione generale delle Ferrovie dello Stato e all'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

⁵⁶ Gli ufficiali generali del Corpo erano soltanto due, entrambe destinati presso l'amministrazione centrale: un generale capo Ispettore di porto (dal 1926 Ten. Gen. di porto) e un generale di porto (dal 1926 Magg. Gen. di porto). In periferia i direttori marittimi erano tutti nei gradi di colonnello o ten. colonnello.

A partire dal 1923, per debellare il caporalato nel lavoro in porto, fu creata una speciale disciplina del lavoro portuale, che prevedeva la costituzione dei lavoratori portuali in compagnie o gruppi, la loro iscrizione in registri tenuti dall'Autorità marittima e criteri per la formazione delle squadre (chiamate "mani") e per il loro avviamento al lavoro. Presso le capitanerie interessate dall'organizzazione del lavoro portuale furono costituiti gli uffici del lavoro portuale e nel 1927 fu istituito, a livello centrale, l'ispettorato del lavoro marittimo e portuale, diretto dal Colonnello di porto Odoardo Hutter, in precedenza direttore marittimo a Venezia⁵⁷. Contro la senseria nel reclutamento degli equipaggi, furono istituiti uffici di collocamento dei marittimi di bassa forza presso le capitanerie nei principali porti⁵⁸. Nel 1928 il collocamento obbligatorio fu esteso anche ai capitani di lungo corso e di macchina.

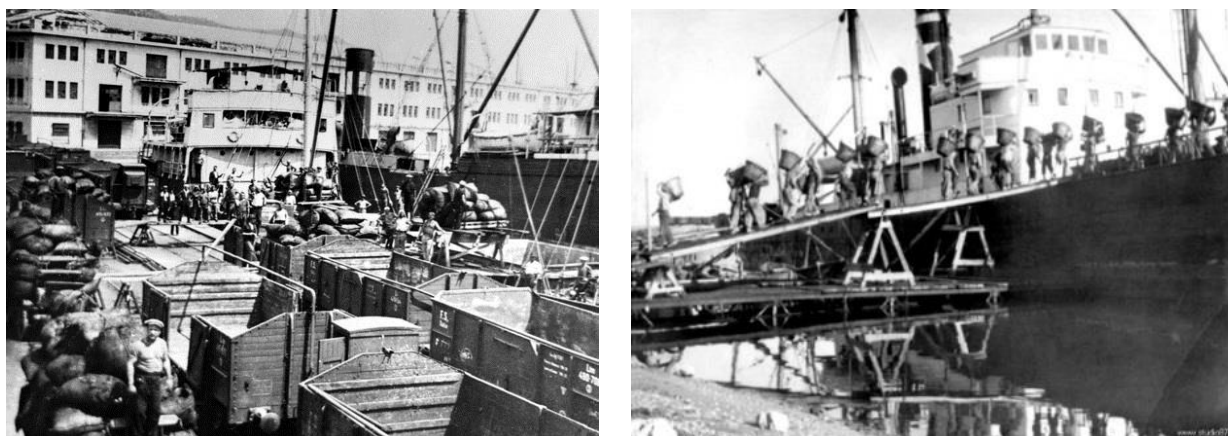


Fig. 31. Lavoratori portuali a Savona e a Sant'Antioco negli anni '20.

Nel 1925 l'organico degli ufficiali fu portato a 319 unità, e il Corpo cominciò ad avvalersi di un numero crescente di ufficiali di complemento. A quel tempo il reclutamento degli ufficiali avveniva attraverso concorsi a nomina diretta che venivano banditi ogni due anni ma ogni volta per una ventina di posti.

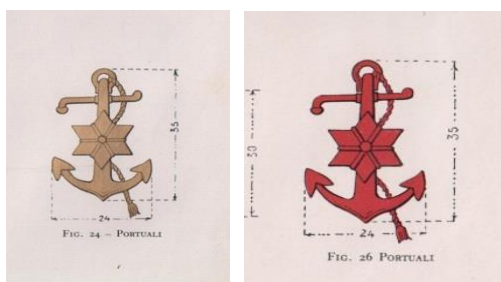


Fig. 32. Distintivo di categoria creato per i sottufficiali (oro) e i militari di truppa (rosso) della categoria "Portuali", istituita con R.D. 13 gennaio 1931, n. 724.

Nel 1931 vi fu il riordino dei ruoli dei sottufficiali e della bassa forza. Il R.D. 13 gennaio 1931, n. 724, recante ordinamento della categoria "servizi portuali" del Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM) fissò il numero in 210 sottufficiali e 400 sottocapi e comuni. Lo stesso provvedimento assegnava ulteriori 320 unità di personale appartenente ad altre categorie del CREM (marinai, fuochisti, motoristi e furieri). Si trattava di una riduzione numerica rispetto agli organici del 1920, che incideva principalmente sui sottufficiali in servizio permanente. Il regolamento comunque stabiliva l'appartenenza di questo personale alla forza pubblica, attribuiva ad esso le funzioni di polizia amministrativa

⁵⁷ R.D.L. 15 ottobre 1923, n. 2476, che prevede l'iscrizione in registri dei lavoratori e la costituzione delle compagnie, R.D.L. 1° febbraio 1925, n. 232, che prevede la costituzione degli uffici del lavoro portuale (con decreto ministeriale) e istituisce i fondi centrali e R.D.L. 23 ottobre 1927, n. 2162 che attribuisce al direttore marittimo l'approvazione delle tariffe del lavoro portuale. La disciplina del lavoro portuale sarà poi trasfusa nel codice della navigazione del 1942.

⁵⁸ R.D. Legge 24 maggio 1925, n. 1031, che istituì il collocamento obbligatorio e gratuito a Savona, Genova, Spezia Livorno, Portoferraio, Civitavecchia, Napoli, Torre Annunziata, Taranto, Brindisi, Molfetta, Bari, Ancona, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Cagliari, Messina, Catania, Trapani e Palermo.

e giudiziaria e abilitava i sottufficiali alla condotta delle imbarcazioni e dei rimorchiatori in dotazione agli uffici marittimi.⁵⁹ Questa riduzione è da collegarsi anche alla costituzione, nell'ambito della Milizia Volontaria di Sicurezza Nazionale, della Milizia Portuaria, con spese a carico del bilancio del Ministero delle comunicazioni. Articolata su quattro legioni (Genova, Napoli, Trieste e Bari) e su 18 reparti dipendenti, la milizia portuaria disponeva di 80 ufficiali e un migliaio di uomini che operavano con funzioni di pubblica sicurezza ed erano impiegati nel servizio di polizia marittima e portuale nei porti e lungo il litorale marittimo sia a terra che a mare⁶⁰.



Fig. 33. Divisa dei marinai negli anni '30.

2.3 Il Corpo nelle colonie e nelle isole dell'Egeo.



Fig. 34. Tripoli, ufficiale di porto su lancia a remi condotta da marinai libici.

Qui risultava funzionante, sin dal 1884, un ufficio di porto, retto da personale dell'amministrazione finanziaria. Ampliatisi il dominio italiano su tutta l'Eritrea, fu istituito un ufficio anche a Massaua, principale porto di quel territorio,

Come noto, il primo territorio coloniale italiano fu costituito dalla Baia di Assab, nell'estremo sud dell'Eritrea, acquistata nel 1870 dalla compagnia Rubattino per il carbonamento delle navi e acquisita dal Governo nel 1882.



Fig. 35. La sede della Capitaneria di porto di Mogadiscio dalla quale dipendevano due uffici circondariali e 15 uffici minori.

⁵⁹ Recitava il R.D. 724: "Il personale della categoria servizi portuali (S.P.) del Corpo Reale equipaggi marittimi, istituita dalla L. 8 luglio 1926, n. 1178, fa parte integrante della forza pubblica e delle forze militari dello Stato, ed è preposto, in concorso con gli agenti della forza pubblica, alla tutela della sicurezza e delle persone nei porti e nelle rade, dove esercita funzioni esecutive e di polizia giudiziaria ed amministrativa. Suo speciale compito è inoltre quello di vigilare sull'ancoraggio e sull'ormeggio dei bastimenti, sull'accensione dei fuochi a terra e a bordo delle navi nei porti, sulla conservazione delle opere nei porti e delle spiagge, sull'occupazione dei moli, ponti, calate e spiagge, sull'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, merci e zavorre, sul servizio di pilotaggio e, in genere, sul servizio di sanità marittima, in esecuzione delle disposizioni impartite dagli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto. I sottufficiali imbarcano anche in qualità di padroni e di macchinisti sulle imbarcazioni e sui rimorchiatori di dotazione degli uffici di porto e sono tenuti, in occasione di naufragi o altri sinistri marittimi, a prestare la loro opera per la salvezza delle persone e delle navi, agli ordini dell'ufficiale che dirige le operazioni di salvataggio". Con F.O. 3 luglio 1933 fu istituito il distintivo della categoria con ancora caricata di stella a sei punte, colore oro per i sottufficiali, rossa per la truppa.

⁶⁰ R.D. Legge 28 ottobre 1927, n. 2073 e successive modificazioni.

per molti anni gestito da funzionari dell'amministrazione finanziaria, e un servizio navale con 5 imbarcazioni, affidato alla Guardia di Finanza.

Le capitanerie coloniali erano poste alle dipendenze del Ministero delle Colonie, istituito nel 1912 in luogo della preesistente direzione centrale degli affari coloniali del Ministero degli Esteri, che a sua volta, a seguito della conquista dell'Etiopia, assunse nel 1937 la



Fig. 36. Il porto di Massaua durante la guerra d'Etiopia.

denominazione di Ministero dell'Africa Italiana⁶¹. Gli ufficiali destinati presso le capitanerie coloniali erano posti in soprannumero rispetto all'organico, mentre il personale di bassa forza era fornito dall'amministrazione coloniale. Negli anni '30 in Libia vi era una direzione marittima a Tripoli, articolata sui compartimenti marittimi di Tripoli e Bengasi, tre uffici circondariali, a Misurata, Derna e Tobruk, e 16 uffici minori; in Eritrea vi era un'unica Capitaneria, a Massaua, il cui comandante era anche "capo dei servizi marittimi e portuali della colonia eritrea", un ufficio circondariale ad Assab e una delegazione di spiaggia a Thiò; in Somalia vi era una capitaneria a Mogadiscio, il cui comandante era anche direttore dei servizi marittimi della Somalia, due uffici circondariali a Chisimaio e a Dante e 15 uffici minori. Vanno qui doverosamente ricordati per la loro fedeltà e attaccamento alla bandiera gli ascari di marina eritrei e somali che furono impiegati sulle navi, a terra e nelle capitanerie di porto⁶²

Nel 1935 l'Italia intraprese una guerra per la conquista dell'Etiopia. I porti dell'Eritrea e della Somalia erano del tutto inadeguati a sostenere l'afflusso di personale, materiali e rifornimenti necessario al sostegno dell'iniziativa militare. Le capitanerie ebbero in questa vicenda un ruolo di primo piano: seppero individuare quanto necessario far arrivare dai porti nazionali (rimorchiatori, gru, pontoni, zattere e bettoline), fecero mobilitare e inviare in Africa Orientale 1500



Fig. 37. Ufficiali di porto in divisa tropicale da lavoro e in divisa tropicale con casco. In secondo piano un graduato di porto libico.

⁶¹ Il Ministero delle Colonie fu istituito con R.D. 20 novembre 1912, n. 1205 per sovrintendere all'economia delle colonie e all'opera dei governatori. A seguito della conquista dell'Etiopia e alla costituzione dell'Africa Orientale Italiana (AOI), con R.D. 8 aprile 1937, n. 431, assunse il nome di Ministero dell'Africa Italiana. Venne soppresso con la legge n. 430 del 19 aprile 1953. Aveva sede nel palazzo che oggi ospita la Consulta, vicino al Quirinale. Nel 1938 venne intrapresa la costruzione di una nuova sede, in via delle Terme di Caracalla, che fu completata nel 1952 e fu destinata ad ospitare la FAO.

⁶² Per tutti il Buluk Basci (sergente) Ibrahim Farag Mohammed, del cacciatopediniere Manin, medaglia d'oro al valor militare alla memoria (Mar Rosso, aprile 1941)

lavoratori portuali italiani e organizzarono egregiamente il lavoro portuale e le operazioni di imbarco e soprattutto di sbarco e di inoltramento a destinazione di 569.520 persone, 66.931 quadrupedi, 29.391 automezzi e oltre 2 milioni di tonnellate di materiali attraverso porti che fino a quel momento erano stati attrezzati per movimentare poche centinaia di tonnellate di merci al mese.

Le isole dell'Egeo, note anche come Dodecaneso, furono occupate dalle truppe italiane nel maggio del 1912, nel corso della guerra italo-turca, e furono costituite, come detto, la capitaneria di porto di Rodi, l'ufficio circondariale marittimo di Calino e 14 uffici minori per il controllo dei passeggeri in arrivo e in transito e per la gestione delle intense attività marittime di quell'area.

2.4 La seconda guerra mondiale.



Fig. 38. Il Tenente Generale di porto Dante Gaeta, capo dell'ispettorato negli anni 1937-38, con la costituzione del Comando Generale, rimanendo Capo del Corpo, assunse il ruolo di comandante in 2^a e di comandante generale facente funzione fino al collocamento in ausiliaria per limiti d'età, il 12 febbraio 1944.

Nel 1938 il Corpo era articolato, in Patria, su 13 direzioni marittime, 37 capitanerie, 35 uffici circondariali marittimi, 37 uffici locali marittimi e 301 delegazioni di spiaggia⁶³. Gli organici degli ufficiali in servizio permanente ammontavano a 347 unità, e ad essi andavano aggiunti gli ufficiali di complemento in servizio di prima nomina e raffermati.

Nella seconda metà degli anni trenta, in risposta al riarmo della Germania, tutta l'Europa intensificò la propria preparazione bellica e l'Italia non fece eccezione. Nel campo mercantile marittimo, dopo la costruzione dei grandi *liner* quali il *Rex* e il *Conte di Savoia*, navi prestigiose ma di scarsa utilità in guerra, l'azione dello Stato si concentrò sullo sviluppo del naviglio da carico e sulle navi miste (merci e passeggeri), con la

costruzione di moderne motonavi, relativamente veloci e di alta qualità, pienamente idonee ai trasporti di guerra o alla trasformazione in "incrociatori ausiliari". Con decreto del Ministro della Marina pubblicato sul giornale militare della Marina del 29 dicembre 1938 il c.d. "giro di bitta"⁶⁴ sui



Fig. 39. L'Ammiraglio di squadra Mario Falangola, primo comandante generale del Corpo, da gennaio a luglio 1939 e ancora da gennaio 1942 all'8 settembre 1943.

⁶³ R.D. 3 marzo 1938, n. 243 di riordino delle circoscrizioni territoriali della marina mercantile.

⁶⁴ Il "giro di bitta", ovverosia l'occhio circolare formato dal gallone superiore, del diametro interno di 23 millimetri, era stato introdotto nel 1878 per i soli ufficiali di vascello.

galloni per manica fu esteso agli ufficiali di tutti i Corpi della Marina.

Nel 1935 venne promulgata una legge sull'organizzazione della Marina mercantile per il tempo di guerra⁶⁵. Con legge 2 maggio 1938, n. 735 il Governo fu delegato ad emanare norme sulla condotta della guerra marittima e sullo stato di neutralità, cosa che fece a partire dal R.D. 8 luglio 1938, n. 1415, che approvava i testi delle leggi di guerra e della legge di neutralità, e che furono modificati più volte negli anni seguenti, in forza della delega, adattando le norme in relazione al corso degli eventi. Segnaliamo anche che con legge 13 luglio 1939, n. 1154 fu stabilita una nuova normativa in materia di requisizione del naviglio mercantile. In pieno fervore bellico, con Regio Decreto Legge 11 novembre 1938, n. 1902, venne istituito il Comando generale delle capitanerie di porto, in sostituzione dell'Ispettorato delle capitanerie di porto, con a capo un ammiraglio di squadra nominato con decreto reale su proposta del Ministro per la Marina, di concerto con quello per le Comunicazioni, sentito il Consiglio dei Ministri, in luogo del tenente generale ispettore, al quale fu affidata la funzione di comandante in seconda. Il primo



Fig. 40. Mussolini a Genova il 14 Maggio 1938, percorre il pontile Doria dopo essere sbarcato dalla corazzata Cavour.

Comandante generale fu l'ammiraglio di squadra Mario Falangola⁶⁶, sommergibilista, che lasciò l'incarico già nel luglio del 1939, per assumere il comando della squadra sommergibili e che fu sostituito, fino alla fine del 1941, dall'A. S. Silvio Salza, già aiutante di campo del Re. Nell'imminenza dell'entrata in guerra dell'Italia, il R.D. 19 febbraio 1940, n. 194 stabilì l'organizzazione e i compiti del comando generale di un Corpo sempre più integrato nell'organizzazione

militare e proiettato verso la guerra. Il 4 giugno 1940, ritenendo ormai imminente la vittoria della Germania sulla Francia e sull'Inghilterra, Mussolini comunicò al Capo di Stato Maggiore Generale e ai Capi di Stato Maggiore di Forza Armata la propria irrevocabile decisione di dichiarare la guerra, fissando la data per il 10 giugno: non vi era il tempo per far dirigere in porti sicuri tutte le navi mercantili che in quel momento operavano fuori dagli stretti, cosicché nel primo giorno di guerra, nonostante le pianificazioni predisposte, l'Italia perse la possibilità di impiegare 212 navi, per 1.216.637 tsl., vale a dire un terzo della

⁶⁵ R.D. Legge 19 settembre 1935, n. 1836. L'art. 8, nel testo originario, prevedeva: "Prima di iniziare la costruzione di qualsiasi nave a scafo metallico per conto di nazionali, i costruttori devono sottoporre i piani all'ufficio del Capo di Stato Maggiore della R. Marina. Questo ufficio indica i lavori di rinforzo per l'installazione di cannoni del calibro consentito dalle convenzioni internazionali, da impiantarsi in caso di guerra, e quelle modifiche che siano necessarie, onde non sia ostacolato l'armamento difensivo delle navi stesse"

⁶⁶ L'Amm. Falangola ritornò alla guida del Comando Generale nel dicembre 1941 e mantenne l'incarico sino all'armistizio. Il 30 settembre 1943, avendo aderito alla RSI, fu nominato Commissario per la Marina ma nel settembre 1944 ottenne di essere esonerato dal servizio e fu posto in congedo. Il tenente generale di porto Dante Gaeta, che fu capo dell'Ispettorato dal 1° gennaio 1937 al 2 gennaio 1939 (data di costituzione del Comando Generale), fu da tale data comandante in 2^a del comando generale e comandante generale facente funzione (f.f.) in assenza di nomina del Titolare e fu posto in ausiliaria il 12 febbraio 1944 per il raggiungimento dei limiti di età (65 anni).

propria flotta mercantile, comprendente gran parte delle navi migliori e più moderne. La maggior parte delle navi invero poté sfuggire alla cattura o all'affondamento per mano del nemico raggiungendo, spesso dopo viaggi avventurosi, porti neutrali, ma non poté evitare con ciò l'internamento e con esso l'inutilizzazione per tutta la durata della guerra⁶⁷.

Iniziata la guerra, le capitanerie realizzarono in primo luogo e con la massima efficienza e celerità la mobilitazione del personale riservista della Marina, ricevendo per tale opera l'elogio scritto del Capo di stato Maggiore, Ammiraglio di Armata Domenico Cavagnari. Sin dal 18 giugno

(azione francese contro Genova e Vado Ligure) i porti metropolitani e delle colonie furono soggetti ad attacchi aerei e navali che, soprattutto a partire dalla fine del 1942, divennero massicci e devastanti e che provocarono ingenti distruzioni e vittime. Il personale del Corpo, impegnato nei servizi di sicurezza dei porti, era tra i più esposti perché, durante i



Fig. 42. La motonave *Birmania*, carica di munizioni, dopo la devastante esplosione avvenuta il 3 maggio 1941, che causò ingenti danni al porto di Tripoli e la perdita del piroscafo *Città di Bari*. Tra le vittime vi fu il sottufficiale della Capitaneria di porto Mario Grabar, medaglia d'argento al valor militare alla memoria.



Fig. 41. La Guardia Costiera degli Stati Uniti nel 1941 opera il sequestro del transatlantico *Conte Biancamano*, internato a Panama. Trasformato nel trasporto truppe *USS Hermitage*, sarà restituito all'Italia solo nel 1947.

bombardamenti, non si ritirava nei rifugi ma operava allo scoperto e senza alcuna protezione.⁶⁸ D'altra parte, in operazioni che si svolgono per buona parte sul mare o in territori d'oltremare non può non avere estrema importanza la perfetta organizzazione e l'efficiente funzionamento delle attività di imbarco e sbarco di uomini, materiali e approvvigionamenti sia per le necessità della nazione che per le pressanti esigenze degli eserciti o per l'esecuzione di azioni umanitarie. Così, sia in Patria che fuori, ovunque si sono svolte operazioni belliche, le capitanerie si

⁶⁷ In particolare, 37 navi furono catturate dal nemico, 33 raggiunsero l' A.O.I. o vi si trovavano, molte altre furono internate in porti di Paesi neutrali che, in seguito, entrando in guerra contro l'Asse ne presero possesso per usarle contro di noi: 26 unità solo negli Stati Uniti. Parte di queste navi peraltro dopo la guerra furono restituite all'Italia, risultando preziose per la ricostituzione della flotta mercantile. Tra le navi che si trovavano in A.O.I. l'incrociatore ausiliario *Ramb II* e la nave da guerra *Eritrea* riuscirono, nella primavera del 1941, a raggiungere il Giappone.

⁶⁸ Per esempio, la sera del 14 dicembre 1940, nel corso di un bombardamento inglese sul porto di Napoli, l'incrociatore pesante *Pola* fu colpito a poppa da due bombe che provocarono un pericoloso incendio e l'avaria dell'impianto antincendio. Il pronto intervento di due rimorchiatori portuali appositamente predisposti dalla capitaneria per le emergenze, con equipaggio misto (capitaneria e marittimi militarizzati), che operarono mentre ancora continuava il bombardamento, consentì di limitare i danni, così che il *Pola* fu riparato in poche settimane.

sono trovate accomunate, nel rischio e nel sacrificio, alle forze combattenti, assolvendo con onore i propri compiti, dimostrandosi sempre all'altezza della situazione e delle tradizioni e offrendo, nella suprema prova, il loro contributo di valore e di sangue, onorato da 186 ricompense al Valor militare.

Il personale destinato nelle colonie seguì, generalmente, la sorte della colonia stessa: così il Colonnello Serra Manichedda, quando gli Inglesi occuparono Mogadiscio (26 febbraio 1941) fu fatto prigioniero. Migliore sorte ebbero i comandanti della Tripolitania, perché il Generale Ubaldo Diciotti, a Tripoli dal 1939, venne avvicinato dal Colonnello Carlo Pumo nel 1941 e questi a sua volta, nel marzo 1942, dal Colonnello Giuseppe Vignani, il quale, allorché apparve imminente la caduta di Tripoli (23 gennaio 1943), alla testa di un nucleo di collaboratori scelti, provvide alla distruzione delle opere portuali e dei mezzi non trasportabili, perché non cadessero funzionanti in mano nemica, poi ripiegò verso la Tunisia e, alcuni giorni dopo, raggiunse la Sicilia a bordo del cacciatorpediniere Granatiere⁶⁹.



Fig. 43. Il Colonnello di porto Giuseppe Vignani, ultimo comandante del porto di Tripoli, in divisa coloniale, davanti all'arco di Marco Aurelio, nell'agosto del 1942.



Fig. 44. Navi auto-affondate nel porto di Savona il 9 settembre 1943 per ordine del comandante del porto, Ten. Col. Enrico Roni.

settembre 1943. Quelli che rimasero fedeli al Governo legittimo e non poterono unirsi agli Alleati nell'Italia liberata, si nascosero per non aderire, oppure operarono nella clandestinità, come il capitano Dante Novaro⁷¹ e il maggiore Giuseppe Massimo⁷², o affrontarono la deportazione in Germania dove non pochi persero la vita.

Con la proclamazione dell'armistizio la maggior parte del personale delle capitanerie venne improvvisamente a trovarsi senza istruzioni e in territori controllati dai Tedeschi⁷⁰. Ciononostante l'adesione alla Repubblica Sociale fu nel complesso limitata: un documento del 16 febbraio 1945 individuava soltanto 60 ufficiali di porto in servizio attivo con l'amministrazione centrale e periferica della RSI a fronte di circa 750 ufficiali (400 di complemento) in servizio l'8

⁶⁹ Per questa vicenda il Colonnello Vignani e il personale del nucleo ricevettero il vivo elogio del Sottosegretario alla Marina, Amm. Arturo Riccardi e del Comando Superiore della R. Marina in Libia.

⁷⁰ Alla fine del 1942, allorché la Francia Libera fu occupata dalle forze dell'Asse come ritorsione per lo sbarco degli Alleati in Marocco e Algeria, era stata istituita anche la direzione marittima di Tolone.

⁷¹ Motivazione della medaglia d'argento al valor militare alla memoria del capitano di porto Dante Novaro. "Incaricato di speciale servizio segreto da Alto Comando Operativo cobelligerante, in territorio occupato dal



Fig. 45. L'Amm. Div. Aldo Ascoli, Comandante Generale del Corpo nel 1944-45.

Tra gli episodi più significativi di questi anni ricordiamo a Savona l'autoaffondamento di tutte le navi mercantili impossibilitate a partire (fig. 44), il mattino del 9 settembre 1943, su ordine del comandante del porto, Ten. Col. Enrico Roni che, con estremo rischio per la propria vita, ne impedì l'utilizzo da parte dei Tedeschi.

Dopo il trasferimento del Re e del Governo a Brindisi, il Ministero della Marina riprese a funzionare nella sede di Taranto. Con R.D. 4/B⁷³ del 1° novembre 1943 fu stabilito il passaggio dei servizi della Marina mercantile, per tutta la durata dello stato di guerra, dal Ministero delle Comunicazioni a quello della Marina⁷⁴. In questo periodo furono emanati numerosi provvedimenti per il sostegno economico delle navi e dei marittimi⁷⁵. Nel gennaio 1944 e fino al gennaio 1946 il Comando Generale delle Capitanerie di porto fu affidato all'Amm. Div. Aldo Ascoli, che si prodigò per recuperare uomini e mezzi al Corpo e

assicurare la continuità dei servizi⁷⁶. Il 14 febbraio 1944 il Sottosegretariato alla marina mercantile si trasferì a Napoli. Con il secondo Governo Badoglio l'incarico fu assunto da un civile, l'On. Dott. Angelo Corsi, espressione del CLN. Finalmente il 1° agosto 1944 il Ministero della Marina e il Sottosegretariato della marina mercantile tornarono a Roma, riprendendo la piena operatività, richiamando al lavoro i militari e i civili che vi avevano prestato servizio fino al settembre 1943 e che non avevano aderito alla RSI.

nemico, svolgeva rischiosa attività patriottica e militare. Catturato dalla polizia del nemico e sottoposto a sevizie, manteneva il segreto sull'organizzazione di cui faceva parte, dando prova di eccezionale forza d'animo. Trasferito successivamente in Germania, veniva soppresso a mezzo di gas tossici. Alto esempio di virtù civiche e militari, e di assoluta dedizione alla Patria". (Territorio nazionale occupato, Germania, settembre 1943 – aprile 1945).

⁷² Il Maggiore di porto Giuseppe Massimo, comandante la capitaneria di Portoferraio dal 7 ottobre 1941 al 16 settembre 1943 (invasione tedesca dell'isola) riparò in continente e fu arrestato a Firenze il 4 maggio 1944. Deportato a Mauthausen, fu ucciso il 22 aprile 1945 allorché, nell'imminenza dell'arrivo della 3^a armata americana, le SS "liquidarono" il campo.

⁷³ La Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia riprese le sue pubblicazioni a Brindisi il 18 novembre 1943 con il numero 1/B (Brindisi). Anche gli atti normativi ripartirono dal n. 1/B per distinguerli da quelli pubblicati con numerazione progressiva all'inizio dell'anno. Nel 1943 uscirono a Brindisi 6 gazzette, l'ultima delle quali fu la 6/B del 29 dicembre 1943 che riportava gli atti normativi fino al numero 30/B. Nel 1944 la Gazzetta riprese la numerazione ordinaria, e fu stampata ancora a Brindisi, poi a Salerno e infine a Roma.

⁷⁴ Ai servizi della marina mercantile fu preposto un sottosegretario nella persona dell'A.S. Pietro Barone, al quale fu affidata anche la temporanea reggenza del Comando generale delle capitanerie.

⁷⁵ Per esempio, il Bando del Capo di S.M. Generale Ambrosio, per delega del Re, in data 2 ottobre 1943, allo scopo di eliminare impedimenti alla navigazione mercantile, autorizzava le RR. Capitanerie di porto a concedere anticipazioni ai capitani (sic) di navi mercantili per provvedere alle urgenti necessità delle navi qualora fossero impossibilitate a comunicare con i rispettivi armatori.

⁷⁶ L'Amm. Ascoli fu allontanato dal servizio nel 1938 a seguito delle leggi razziali. Alla fine del 1943 riuscì a raggiungere il Sud ove fu reintegrato in servizio e messo a capo del Comando generale delle capitanerie di porto.

2.5 Il primo dopoguerra.

Alla fine della guerra la situazione dei porti e della flotta mercantile era a dir poco disastrosa. Se i porti di Napoli, Brindisi e Livorno erano già stati parzialmente ripristinati per le esigenze logistiche degli Alleati, che peraltro li continuarono ad utilizzare per le loro necessità fino al 1946-47, i porti del centro-nord erano letteralmente devastati. I magazzini, le gru e le manovre ferroviarie erano state distrutte dai bombardamenti o sabotate dai Tedeschi, che avevano inoltre rese inaccessibili darsene e banchine con ordigni e scafi affondati. Nel maggio del 1945 la flotta mercantile, che nel 1940 disponeva di un migliaio di navi per oltre 3,3 milioni di tonnellate, era ridotta ad appena 95 navi per 336.810 tsl, mentre i marittimi caduti in guerra erano stati 7.164⁷⁷. In questa



Fig. 46. Il Ministro dei lavori pubblici Giuseppe Romita parla ai portuali nel 1945 in uno scenario di devastazione del porto di Genova.

situazione le capitanerie, falciate nel personale e prive di mezzi, si prodigarono per assicurare l'operatività di quanto rimasto e per procedere alla ricostruzione, anche attraverso l'attuazione di una serie di provvedimenti del Governo che elargivano assegni alimentari ai marittimi disoccupati o compensi di riparazione agli armatori per recuperare le navi affondate o danneggiate nei porti. Nel gennaio del 1946 la flotta mercantile italiana, recuperate 24 navi per 169.071 tsl. tra quelle internate in paesi neutrali e altre navi danneggiate in modo non grave nei porti nazionali, contava 1849 unità per 611.061 tsl,; di queste 1654 erano motopescherecci o motovelieri e solo 195 unità, per 540.336 tsl, erano navi d'altura⁷⁸.

Il 13 aprile 1946 fu ordinata la smobilitazione generale e, dalle 0001 del 15 aprile, finì in tutto il territorio nazionale lo stato di guerra.

⁷⁷ Alla bandiera della Marina mercantile fu conferita la medaglia d'oro al valor militare con la seguente motivazione: "Per l'eroico valore, la capacità e l'abnegazione dimostrate sui mari dai suoi equipaggi e per il sacrificio dei suoi uomini migliori e delle sue Navi, nel corso di un lungo aspro conflitto contro agguerriti avversari. Zona di Operazioni, 10 giugno 1940 - 8 maggio 1945".

⁷⁸ Tuttavia 63 navi per 219.048 tsl erano inefficienti o ai grandi lavori e 71 per 236.032 tsl erano requisite dagli Alleati, sicché restavano disponibili per le esigenze nazionali solo 59 navi per 75.406 tsl (18 passeggeri, 38 cargo, 2 cisterne e il traghetto delle F.S. Messina, nonché due piccole navi da passeggeri spagnole noleggiate). Fortunatamente vi erano anche 951 motovelieri in legno per 52.963 tsl che supplirono alle esigenze del trasporto locale e con le isole.



Fig. 47. L'on. Salvatore Aldisio (DC), primo ministro della Marina mercantile nel 1946.

Mentre le capitanerie, con il personale che via via rientrava dalla prigionia di guerra e dagli internamenti, ricostituivano i propri ranghi e la propria organizzazione, con decreto del Capo Provvisorio dello Stato 13 luglio 1946, n. 26 fu istituito il Ministero della Marina Mercantile che riunì le attribuzioni già spettanti al Ministero delle Comunicazioni in materia di marina mercantile e di personale marittimo e quelle spettanti al Ministero dell'Agricoltura e Foreste in materia di pesca in mare. Il nuovo ministero era articolato su 2 direzioni generali e 3 ispettorati, che divennero 6 direzioni generali e un ispettorato nel 1961⁷⁹ ed ereditò il personale già appartenuto all'area marina mercantile, nell'ambito del Ministero delle Comunicazioni e un'aliquota di personale proveniente dal Ministero dell'Agricoltura e dal Ministero dell'Africa Italiana. La tabella organica del 1948 prevedeva

293 unità di personale civile per l'amministrazione centrale, di cui 20 dirigenti, e 200 unità per quella periferica⁸⁰.

Il Comando Generale e il Corpo delle capitanerie di porto vennero posti alle dipendenze funzionali del nuovo ministero, mentre i provvedimenti relativi allo stato giuridico del personale militare e ai compiti militari del Corpo dovevano essere adottati dal Ministero della Difesa, di concerto con quello della Marina Mercantile⁸¹.



Fig. 48. Ufficio leva e mobilitazione della Capitaneria di Portoferraio.

⁷⁹ Art. 1 D. Lgs. 7 maggio 1948, n. 615: "Il Ministero della marina mercantile è costituito dai seguenti uffici: 1) Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo; 2) Direzione generale del naviglio; 3) Ispettorato generale del lavoro marittimo e portuale; 4) Ispettorato generale dei porti, del demanio marittimo e della pesca; 5) Ispettorato generale degli affari generali e del personale".

⁸⁰ L'istituzione del Ministero della Marina Mercantile, che fu affidato all'On. Salvatore Aldisio (DC), coincide con la formazione del secondo Governo De Gasperi, primo Governo dell'Italia repubblicana (13 luglio 1946-28 gennaio 1947). Poiché non era stato ancora costituito il Ministero della Difesa dalla fusione dei tre dicasteri militari, il Ministero della Marina assunse in quella circostanza la denominazione di Ministero della Marina Militare, per distinguersi dal nuovo Ministero della Marina Mercantile.

⁸¹ Il D.L.C.P.S. 31 marzo 1947, n. 396, per le Capitanerie di porto riprendeva la linea del R.D.L. 27 novembre 1919, n. 2349. In particolare l'art. 3 di questo provvedimento regolerà i rapporti fra il Ministero della Difesa e quello della M. Mercantile prima, dei Trasporti e della Navigazione poi, relativamente alle Capitanerie fino al 1998, allorché sarà sostituito dal D.P.R. 24 aprile 1998, n. 202, emanato ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59 (riforma Bassanini) e successivamente dal D.P.R. 26 marzo 2001, n. 177 e dei successivi regolamenti di organizzazione del ministero di riferimento.

Finita la guerra, al vertice del comando generale non venne più nominato un ammiraglio, ma vi fu la reggenza prima del Tenente Generale di Porto Antonio Bisconti (1946-47), poi del Tenente Generale di Porto Alberto Pace, (1948-50). Dal giugno 1948 il Generale Pace non fu più comandante generale facente funzione, ma Generale Ispettore, capo dell'Ispettorato. Infatti con D.L. 27 aprile 1948, n. 614, pubblicato sulla G.U. dell'8 giugno, fu soppresso il comando generale e ricostituito l'Ispettorato, con l'aggiunta della qualifica "generale". La sede era in via XXIV Maggio, vicino al Quirinale. Nel clima di quegli anni l'interesse militare per il Corpo si era attenuato. Per contro la marina mercantile non era più un ramo di attività di un dicastero con altre competenze, ma era diventato il *core business* del nuovo ministero. Così la trasformazione del Comando generale in Ispettorato generale delle capitanerie di porto sembrò preludere anche alla smilitarizzazione del Corpo⁸², oltremodo gradita alla componente civile del ministero che sperava di acquisire opportunità di carriera e di sviluppo a livello periferico. Alla smilitarizzazione degli ufficiali di porto e dei sottufficiali della categoria portuali si opponevano la volontà diffusa dei diretti interessati ed alcuni motivi pratici: la bassa forza era costituita quasi interamente da marinai di leva che, in caso di smilitarizzazione, dovevano essere interamente sostituiti da personale civile stipendiato. Inoltre le capitanerie erano fortemente legate all'ordinamento, alla logistica e alla formazione professionale della Marina ed il servizio della leva che svolgevano per la Forza Armata era essenziale e non facilmente rinunciabile⁸³. Infine, con l'entrata dell'Italia nella NATO, venne sviluppata una precisa dottrina d'impiego del naviglio mercantile, mutuata dall'esperienza bellica degli Alleati, che prevedeva, all'emergenza, la confluenza delle navi in aree sicure, la formazione di convogli scortati e l'impiego condiviso in ambito NATO di queste risorse navali per il rifornimento dell'Europa Occidentale. In tale contesto le capitanerie furono subito individuate come l'interfaccia ideale fra il mondo mercantile marittimo italiano e le forze armate.

Va infine considerato che, all'epoca, quasi tutte le Compagnie dei lavoratori portuali erano fortemente politicizzate e di stretta osservanza comunista, per cui lo status militare delle capitanerie costituì, con ogni probabilità, una precisa scelta politica della Democrazia Cristiana e dei suoi alleati di centro ancorché, per evidenti motivi, mai esplicitata pubblicamente.

In ogni caso il nuovo ministero e le capitanerie lavorarono veramente bene in quegli anni difficili, contribuendo in maniera determinante alla ripresa economica dell'Italia.

⁸² Fra l'altro il Trattato di pace di Parigi (10 febbraio 1947) comportava la riduzione del personale della Marina. Alla fine del 1946, a smobilizzazione avvenuta, la Marina aveva ancora 40.000 persone, mentre il trattato ne prevedeva 30.000 e, a regime, 25.000, con un "bonus" di 2.500 unità in più fino al termine delle operazioni di dragaggio delle mine. In queste condizioni la smilitarizzazione del Corpo, e la riassunzione, da parte della Marina, dei servizi militari svolti dalle Capitanerie, avrebbe "alleggerito" la stessa di più di 1.000 persone. Con gli eventi del 1948-49 e l'adesione dell'Italia al Patto Atlantico, le limitazioni sulla consistenza del personale decadde.

⁸³ In teoria la Marina poteva rinunciare alla leva di mare e far reclutare i suoi marinai dai Distretti militari, che già provvedevano alle esigenze dell'Esercito e dell'Aeronautica. In questo modo però avrebbe perso la prelazione, che le consentiva di chiamare alla leva di mare i giovani con esperienza marinaresca o con preparazione professionale d'interesse della Marina o semplicemente i giovani migliori tra quelli visitati.

2.6 La ricostruzione.

La ricostruzione riguardò porti, navi e organizzazione. Il Ministero dei LL.PP. nel febbraio del 1946 stimò in 16 miliardi dell'epoca, in aggiunta ai 3 miliardi già stanziati per Genova e Napoli, la somma necessaria per riportare in 4 anni i nostri porti ai livelli prebellici. Si trattava di una somma enorme e che tuttavia dovette essere più che raddoppiata anche a causa dell'inflazione di quegli anni. D'altra parte i porti erano pieni di relitti e di ordigni ed erano stati distrutti il 67% delle banchine, il 97% dei mezzi meccanici e il 100% dei serbatoi.⁸⁴ Naturalmente la ricostruzione si basò sul ripristino del preesistente, e questo fu un limite. E' evidente però che studiare e approvare nuovi piani regolatori avrebbe fatto perdere anni, per cui fu una decisione senz'altro giusta e di buon senso. In questo contesto furono ricostruite anche le sedi di alcune capitanerie completamente distrutte dalla guerra, quali Ravenna, Pesaro, Portoferraio e La Spezia e ripristinati altri edifici e segnalamenti marittimi. Nel 1949 i porti potevano considerarsi ripristinati al 90% e, attraverso essi, arrivavano anche gli aiuti dell'ERP (*European Recovery Program*, noto anche come "piano Marshall")⁸⁵.



Fig. 50. La m/n Saturnia fu il primo transatlantico della soc. Italia a ristabilire, partendo da Genova il 20 gennaio 1947, il collegamento di linea con New York. Requisita nel 1943 dagli americani e trasformata nella nave ospedale Francis Y. Slinger (in onore della prima crocerossina americana caduta in guerra) era stata restituita verso la fine del 1946.



Fig. 49. Locandina che pubblicizza la ripresa dei collegamenti di linea con il Sud America. Il piroscafo San Giorgio, ex Principessa Giovanna partì da Genova il 29 gennaio 1947 per il primo viaggio.

Nella formidabile opera di ricostruzione dei porti e della flotta mercantile le Capitanerie, pur decimate nei ranghi e operando nella più estrema povertà di mezzi, dimostrarono di essere intatte nell'organizzazione e nello spirito ed attuarono con prontezza ed intelligenza le direttive del Governo: riordino del personale marittimo, riorganizzazione dei porti e del lavoro portuale, attuazione dei provvedimenti a favore della cantieristica e dell'armamento, sviluppo dei traffici industriali e commerciali, ripresa della navigazione passeggeri e poi, sviluppo della pesca e del diporto, valorizzazione delle risorse

⁸⁴ Nei riguardi dello stato di avanzamento della ricostruzione portuale si può affermare che alla fine del 1948: 1) le banchine commerciali erano state riattivate e rese efficienti per l'85% in media; 2) i mezzi meccanici di carico e scarico e le attrezzature portuali in genere, erano stati ricostruiti per oltre il 75%; 3) i magazzini, i silos, i serbatoi di ogni tipo e gli edifici demaniali erano stati rimessi in assetto per il 90%; 4) i binari ferroviari e di raccordo gli ambiti portuali erano stati ripristinati per oltre l'85% del loro sviluppo lineare originario; 5) l'efficienza operativa degli specchi d'acqua interni (commerciali) aveva raggiunto all'incirca il 95% dei valori pre-bellici. (Prof. Luigi Greco su Enciclopedia Treccani, seconda appendice, 1949).

⁸⁵ A fronte di movimentazione merci per 44,5 milioni di tonnellate nel 1938, i porti italiani movimentarono 15,3 milioni nel 1946, 31,8 nel 1947, 30,6 nel 1948, 35,3 nel 1949, 37,5 nel 1950 e 45,4 nel 1951.

marine, organizzazione di controlli sempre più estesi e pregnanti, connessi a nuove ed accresciute esigenze di sicurezza e di legalità.

Nel 1946, grazie al supporto dello Stato e alla garanzia finanziaria del Tesoro, gli armatori italiani poterono acquistare a condizioni particolarmente vantaggiose naviglio statunitense per 800.000 tsl e 1.200.000 tpl: 90 Liberty, 8 cargo N3 e 16 cisterne T2. In un memorabile viaggio compiuto nel dicembre 1946 la motonave Sestiere portò in America i comandanti e i



Fig. 51. Il piroscafo Pietro Bibolini, uno dei 90 Liberty ceduti dagli Americani nel 1947 per la ricostruzione della flotta mercantile italiana che il 1° luglio 1948, raggiunse una consistenza pari al 60% di quella prebellica.

direttori di macchina delle prime 50 navi da prendere in consegna. Queste navi, pur nella loro semplicità costruttiva, si rivelarono così efficaci da indurre gli armatori italiani ad acquistarne altre sul mercato libero fino ad arrivare a 162 unità. Nel gennaio 1947 l'Italia di Navigazione ristabilì i collegamenti di linea con le Americhe, grazie a due navi restituite poche settimane prima dagli Alleati: il 20 gennaio partì da Genova per New York la motonave Saturnia, il 29 gennaio fu la volta della turbonave San Giorgio (ex Principessa Giovanna) per il Sud America (figg. 49 e 50).

Al 1° luglio 1948 la flotta mercantile italiana ammontava a 1.983.187 tsl., il 60% della consistenza prebellica. Ci si poteva ora dedicare alla costruzione di navi nuove e di alta qualità anche per far fronte alle nuove prospettive del commercio mondiale che, abolite le

barriere protezionistiche, offriva eccezionali opportunità di sviluppo⁸⁶.

In questo contesto si deve registrare anche la ripresa del reclutamento ufficiali (1948) – corsi a nomina diretta - e sottufficiali – corsi volontari, categoria portuali (1949) per le Capitanerie.

Nel 1942, in piena guerra, era stato promulgato il Codice



Fig. 52. La m/n Giulio Cesare, di 27.694 tsl, costruita a Trieste ed entrata in servizio il 27 settembre 1951, è stato il primo transatlantico interamente costruito in Italia dopo la guerra e fu destinato alla linea con il Sud America.

⁸⁶ Gli incentivi vennero da tre leggi succedutesi in quegli anni ad opera dei Ministri della Marina Mercantile Saragat (1949), Cappa (1952) e Tambroni (1954). Quest'ultima fu la più ambiziosa ed incisiva, perché si propose di sostenere la costruzione, presso cantieri nazionali, di almeno 200.000 t.s.l. l'anno per 10 anni. In realtà nel 1958 furono costruite ben 531.000 t.s.l. e la flotta, dopo aver raggiunto nel 1952 la consistenza prebellica, in quell'anno raggiunse e superò i 5 milioni di tonnellate. Nel frattempo splendidi transatlantici tornarono a solcare i mari: le motonavi Augustus e Giulio Cesare, da 27.000 t.s.l., le turbonavi Andrea Doria e Cristoforo Colombo di 29.000 t.s.l.

della Navigazione⁸⁷, che prendeva il posto del codice per la marina mercantile del 1877, del codice di commercio del 1882, libro secondo, che trattava del commercio marittimo e della navigazione, nonché di altre leggi speciali: per dare attuazione alla nuova normativa occorreva emanare il relativo regolamento di attuazione. Fu cosa fatta nel 1952, grazie alla esemplare collaborazione sviluppatasi in quegli anni tra le direzioni generali del ministero e l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto. Il nuovo regolamento, ben più conciso del regolamento del 1879 (543 articoli contro 1079), ha dato pieno sviluppo alla riforma operata con il nuovo codice con chiarezza e senza mai forzarne l'interpretazione, ed ha così contribuito in modo positivo e rilevante allo sviluppo dell'organizzazione della marina mercantile e dei suoi organi amministrativi.⁸⁸

2.7 Riprende l'emigrazione.

Ripresa l'emigrazione, con D.P.R. 18 maggio 1948, n. 1697 venne riorganizzata anche l'attività del Commissario Governativo⁸⁹, incaricato di accompagnare gli emigranti italiani nei viaggi transoceanici su navi italiane o straniere, vigilando sull'osservanza delle disposizioni che li tutelavano.

Negli anni '50 anche l'armamento privato investì nel trasporto di passeggeri ed emigranti, operando prevalentemente con navi acquistate all'estero, di seconda mano, ma radicalmente rimodernate o ricostruite. Presso l'Ispettorato generale fu costituito un "nucleo imbarchi" con tre o quattro ufficiali scelti su base volontaria che effettuavano viaggi a tempo pieno, ma ciò non bastava. Così per una quindicina d'anni ogni Ufficiale di porto, da Capitano a Ten. Colonnello, ha dovuto svolgere almeno un viaggio l'anno come Commissario Governativo. L'Ammiraglio Luigi Romani per esempio, che sarà Capo del Corpo dal 1982 al 1986, effettuerà ben 12 di questi viaggi. Nessuno poteva sottrarsi, per nessuna ragione: alla scadenza partivano anche i Capi di compartimento e di circondario e finanche l'ufficiale addetto all'Ispettore generale. Mete designate: Nord e Sud America, Australia e Sud Africa. Per tutti sarà un'esperienza umana e professionale molto gratificante.

Negli anni '60 il fenomeno si ridimensionò notevolmente: il Paese stava cambiando, erano gli anni del "boom" economico, l'emigrazione avveniva ora dalle campagne alle città e dal sud agrario al nord industrializzato. Inoltre gli aerei erano in grado di coprire in poche ore la traversata dell'Atlantico e a costi inferiori, perché non dovevano alloggiare e nutrire i passeggeri per una settimana. I viaggi di immigrazione si ridussero sempre di più e negli anni '70, l'incarico di Commissario Governativo venne affidato a ufficiali "volontari", fino a scomparire del tutto.

⁸⁷ Il codice della navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, fu realizzato per impulso del Prof. Antonio Scialoja e riconduceva ad unità la navigazione marittima, interna ed aerea inserendo in un unico testo ben coordinato tutte le norme di diritto pubblico e privato del settore, ivi comprese le norme penali e disciplinari e le norme procedurali per la giurisdizione dei comandanti di porto.

⁸⁸ Il regolamento fu emanato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n.328. E' da osservare che il regolamento per la navigazione aerea non è mai stato emanato, per cui si continua ad applicare quello approvato con R.D. 11 gennaio 1925, n. 356

⁸⁹ La figura del commissario governativo era stata istituita con legge 31 gennaio 1901, n. 23 ed è prevista dal T.U. sull'emigrazione e sulla tutela giuridica degli emigranti approvato con R.D.L. 13 novembre 1919, n. 2205, (G.U. 11 dicembre), convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473.

2.8 Anni di crescita e di sviluppo.

Alla ricostruzione vera e propria fece seguito un vigoroso sviluppo delle attività produttive e un crescente benessere economico al quale si accompagnò la “scoperta” del mare per attività turistiche e ricreative. Lungo le coste si verificò un eccezionale sviluppo edilizio, spesso in assenza di piani regolatori e di opere di urbanizzazione. Negli anni '50 le capitanerie avevano poco personale e mezzi scarsissimi: il personale era appena sufficiente

per il controllo delle attività portuali e la maggior parte degli uffici marittimi era sprovvista di mezzi nautici e di autoveicoli. Il soccorso in mare si svolgeva con l'impiego di mezzi della Marina militare, della Finanza o di mezzi privati: navi mercantili, pescherecci, rimorchiatori portuali e unità da diporto. Le comunicazioni erano affidate principalmente alla rete radiotelefonica del Ministero delle poste. Ancora più problematico era il controllo delle coste e la difesa dell'ambiente costiero contro abusi e speculazioni edilizie. A fronte di 7.600 Km di coste, le capitanerie disponevano di poche decine di autoveicoli, di massima



Fig.54 Un'anziana diesel-barca, è l'unico mezzo nautico della Capitaneria di Portoferraio, con giurisdizione sull'Arcipelago toscano. In secondo piano, la Corvetta Scimitarra e un idrovolante Cant-Z-506, che è ammarato in porto per l'evacuazione di un ammalato grave (circa 1957).



Fig. 53. Il 4 novembre 1954 Trieste festeggia, alla presenza del Presidente della Repubblica Luigi Einaudi, il ritorno all'Italia.

uno o due per ogni compartimento, mentre gli uffici circondariali e gli uffici minori ne erano del tutto privi.

Nel 1956 vi erano 11 direzioni marittime, 36 capitanerie di porto, 30 uffici circondariali marittimi, 42 uffici locali marittimi e 263 delegazioni di spiaggia⁹⁰. La densità di uffici maggiori era accettabile al Nord, ma ancora inadeguata in alcune aree del centro-sud: due sole capitanerie in Sardegna (Cagliari e Olbia), tre capitanerie e nessun ufficio circondariale in Calabria (dove peraltro il compartimento di Crotone dipendeva dalla direzione marittima di Bari), una sola capitaneria

⁹⁰ La città di Trieste, ritornata all'Italia il 26 ottobre 1954, era ancora in regime di amministrazione fiduciaria. Solo con DPR 13 giugno 1961, n. 673 fu costituita la direzione marittima di Trieste su due compartimenti, Trieste e Monfalcone; quest'ultimo in precedenza era stato incluso nella direzione marittima di Venezia. Il personale civile (locale) della cessata amministrazione militare alleata continuò in massima parte a prestare servizio presso la ricostituita capitaneria di porto di Trieste.

in Abruzzo (Pescara) e una sola nelle Marche (Ancona). Inoltre la quasi totalità delle delegazioni di spiaggia, (circa 150), era affidata a sottufficiali della Guardia di Finanza, in aggiunta ai loro compiti d'istituto o a civili che spesso erano dei privati estranei all'amministrazione e che svolgevano anche altre attività⁹¹: perciò quando l'ufficio era affidato a una sola persona fisica, per giunta non a tempo pieno, questa era appena in grado di



Fig. 55. Il Tenente Generale di porto Michele Carnino (1961-65), fautore dello sviluppo dei mezzi navali del Corpo.

di riferire ai comandi superiori quello che accadeva localmente, ma non era in grado di far fronte a tutte le esigenze e soprattutto di opporsi ad interessi economici, specialmente se supportati da una malavita aggressiva e prepotente. Nei primi anni '60 vennero prese decisioni determinanti per il futuro delle capitanerie. Il Governo italiano si apprestava a ratificare la nuova convenzione internazionale sulla sicurezza della vita umana in mare adottata a Londra il 17 giugno 1960, denominata appunto SOLAS '60 (acronimo di Safety Of Life At Sea), che doveva sostituire la SOLAS '48. La convenzione del 1960 introduceva la prescrizione che ogni Stato aderente si dovesse dotare, per il soccorso della vita umana in mare, di un'organizzazione dedicata⁹². Per iniziativa del Generale Michele Carnino, ispettore generale dell'epoca, il Ministero della Marina mercantile fece osservare che il codice della

navigazione (art. 69) già affidava la funzione del soccorso in mare ai comandanti di porto, per cui era sufficiente adeguare la dotazione di mezzi nautici delle capitanerie di porto per realizzare, con minima spesa, il servizio dedicato. A quel tempo le capitanerie, per sostituire con un'unica tipologia le varie unità di cui disponevano prima della guerra per i servizi portuali, stavano già realizzando le motovedette classe "200": concepite per essere impiegate nei porti e nelle rade e per la vigilanza pesca costiera, avevano limitata velocità e autonomia ed un solo motore⁹³. Fu varato allora un programma inteso a:



Fig. 56. Motovedetta litoranea CP 214, appartenente alla classe di 24 unità chiamate scherzosamente "Caterina" dagli equipaggi. Lunghe 11,5 metri e dotate di un solo motore, erano concepite per uso foraneo e portuale.

⁹¹ Il R.D. 25 novembre 1937, n. 2360 aveva disciplinato la nomina di questi funzionari "onorari", pensionati o svolgenti altra attività non incompatibile, che percepivano una piccola indennità, non proporzionata all'impegno richiesto.

⁹² La SOLAS 1960, firmata a Londra da 46 Paesi nell'ambito della quarta conferenza internazionale per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare entrò in vigore in campo internazionale il 26.5.1965. L'Italia la ratificò con L. 26 giugno 1966, n. 538.

⁹³ Queste motovedette, numerate da CP 202 a CP 225 e soprannominate "Caterina", erano unità in legno molto semplici. Lunghe 11,5 metri, larghe 2,8, un metro di pescaggio e un solo motore di potenza compresa tra 110-150 Hp, dislocavano 8 tonnellate e facevano 12-14 nodi. Non apparteneva a questa classe la CP 201, ex motoscafo inseguimento siluri inglese del 1943, in dotazione alla capitaneria di porto di Ancona.



Fig. 57. La motovedetta SAR d'altura inaffondabile CP 307 Michele Fiorillo nella livrea degli anni '60 e '70.

- acquisire mezzi navali più performanti e adatti al soccorso anche in presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli e, tra questi, anche mezzi "ogni tempo";

- formare gli equipaggi per la conduzione di tali mezzi.

Per quanto riguarda i mezzi "ogni tempo" si decise di acquisire e sperimentare, a livello di prototipi, quanto di meglio era stato realizzato all'estero:

un'unità di progetto tedesco tipo Mayerform, la CP 307, che fu costruita su licenza dal cantiere Pellegrino di Napoli e che entrò in servizio nel 1968 con il nome di Michele Fiorillo⁹⁴; due unità inglesi con scafo in legno tipo Barnett⁹⁵, CP 301 e 302, 16 metri, due eliche intubate, 10 nodi; due unità americane con scafo in ferro tipo Coast Guard 44 piedi, CP 303 e 304, 13 metri, due eliche, 13 nodi. Come mezzi polivalenti furono realizzate 5 vedette d'altura veloci classe Super Speranza presso il cantiere Navaltecnica di Anzio: CP 226-230, con scafo in compensato marino multistrato, lunghe 13 metri, 2 motori CRM da 415 Hp, 26 nodi⁹⁶ e furono acquistati numerosi battelli pneumatici per il soccorso lungo costa.

Per gli equipaggi, nel 1962 fu costituita, nell'ambito del CEMM, la categoria "Nocchieri di porto" (Np) in sostituzione della categoria "Portuali". La nuova categoria, che alla preparazione tecnica doveva unire l'idoneità alla condotta dei mezzi navali di nuova generazione e dei relativi apparati motore, era estesa anche al personale di leva,



Fig. 58. Motovedette d'altura veloci classe "Super Speranza" CP 230 (1^ serie), CP 237 e 236 (2^ serie).

⁹⁴ La CP 307 era un gioiello tecnologico concepito per le burrasche del Mare del Nord. Dislocava 84 tonnellate, scafo in acciaio, tre motori (uno centrale, di crociera, con elica a passo fisso, due laterali di manovra con elica a passo variabile), lunga 26,6 metri, 17 nodi, inaffondabile. A poppa aveva una barca figlia di 8,5 metri, la cosiddetta "seppietta" (CP 307 S), per operare su bassi fondali e in prossimità della costa. La CP 307 venne intitolata al capitano di porto Michele Fiorillo, medaglia d'oro al valor di marina "alla memoria", scomparso nel 1966 nel mare di Marina di Carrara durante un'operazione di soccorso. Nel 1972 venne acquisita un'ulteriore unità dello stesso tipo, ancorché più "compatta", la CP 312 Bruno Gregoretti, costruita in Germania.

⁹⁵ In seguito furono acquistate, sempre in Gran Bretagna, altre 5 Barnett (306-308-309-310-311). La sigla CP 305 apparteneva al rimorchiatore Audax della capitaneria di Trieste, eredità dell'amministrazione militare alleata.

⁹⁶ Unità estremamente maneggevoli e marine, le Super Speranza furono riprodotte in 35 esemplari di varie serie, fino alla CP 260, scrivendo pagine gloriose della storia del Corpo.

(all'epoca la ferma era di 27 mesi), mentre la categoria "Portuali" era costituita solo da sottufficiali e da sottocapi volontari, cosicché fino al 1962 i marinai di leva in servizio nelle capitanerie erano stati prevalentemente marò, furieri, fuochisti e motoristi. La creazione dei Nocchieri di porto comportò anche un ampliamento del numero dei militari titolari di funzioni di polizia giudiziaria, in base all'art. 1235 del codice della navigazione.

La costituzione di un servizio dedicato per il soccorso della vita umana in mare fu estremamente opportuno nell'Italia di quegli anni in quanto si stava sviluppando la nautica da diporto, con porti dedicati (porti turistici o marina) e che nel 1971 avrebbe avuto una propria legislazione speciale⁹⁷.

2.9 Il centenario delle capitanerie di porto

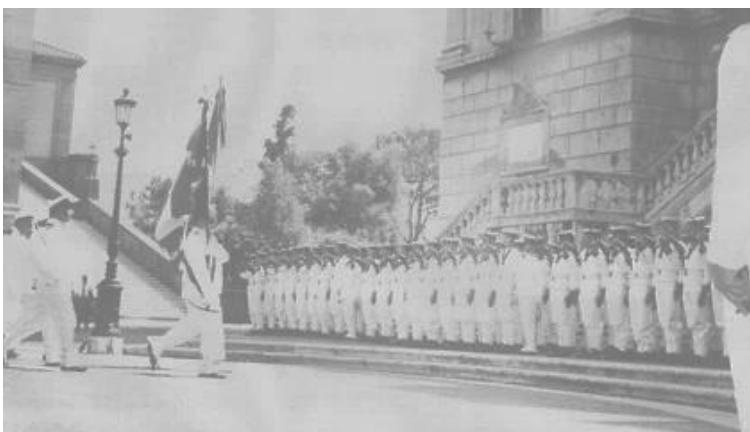


Fig. 59. Cerimonia a Roma, in Campidoglio, nell'ambito delle celebrazioni per il centenario del Corpo. l'8 luglio 1965.

Nel 1964 ci fu una forte iniziativa legislativa per la smilitarizzazione delle capitanerie di porto che fu contrastata dai Ministri interessati e dai vertici militari e che non andò a buon fine. La circostanza suggerì al Gen. Carnino di celebrare con particolare solennità il centenario delle capitanerie di porto, che sarebbe caduto l'anno successivo, in modo da far conoscere al

Paese la validità della struttura organizzativa del Corpo e l'importanza del lavoro svolto⁹⁸. Presenti i vertici politici e militari della Marina e del Corpo, il centenario fu celebrato con una serie di eventi di altissimo rilievo: l' 8 luglio vi fu una solenne cerimonia in Campidoglio⁹⁹; il 9 luglio una seduta celebrativa alla Camera dei deputati¹⁰⁰; il 14 luglio vi

⁹⁷ Legge 11 febbraio 1971, n. 50 e successive modificazioni e integrazioni, abrogata con l'emanazione del Codice della nautica da diporto di cui al D.Lgs. 18 luglio 2005, n. 171.

⁹⁸ Franco Marzio, *Il Corpo delle capitanerie di porto e la costituzione della guardia costiera* in poche pagine di storia della navigazione, 3^a edizione, Roma 2014. Pag. 7: "Nell'autunno del 1964 i sindacati del personale civile del Ministero della Marina Mercantile, con l'appoggio dei partiti, presentarono un disegno di legge per la smilitarizzazione del Corpo. Il Generale Michele Carnino, Ispettore Generale delle Capitanerie, venutone a conoscenza, riunì il vertice del Corpo e sentì un gran numero di Ufficiali che, nella quasi totalità, si espressero per il proprio stato di militari. Forte di questo risultato si presentò al Ministro della Marina Mercantile, Sen. Spagnoli, accompagnato dai Generali Tanfani, Carfi, Battaglieri e V. Ascoli, per esprimere i sentimenti del personale e annunciare le sue dimissioni se si fosse dato seguito al provvedimento. In tale circostanza il Gen. Carnino ebbe la solidarietà dei Capi di S.M. delle tre forze armate e del cetto marittimo e portuale e la comprensione dello stesso Ministro. Sostenuto da tale consenso decise di dare risalto alla celebrazione del centenario del Corpo che ricadeva qualche mese dopo."

⁹⁹ Il Presidente del Consiglio On. Aldo Moro fece consegnare ai direttori marittimi una targa di bronzo con la seguente dedica: "*L'Italia nel primo centenario della istituzione, esalta la opere e le virtù del Corpo delle Capitanerie di Porto, celebrandone la storia che è testimonianza di progresso, di ordine, di civiltà marinara*".

¹⁰⁰ Nella seduta della Camera del 9 luglio il presidente della commissione trasporti On. Remo Sammartino presentò il Corpo con parole memorabili: "...queste cose ricordando nella solennità di quest'aula, noi sentiamo di unire la voce del Parlamento al coro multicolorde che in questa circostanza si leva in ammirazione e rispetto verso gli uomini di quel Corpo, la cui attività senza soste, il cui spirito di sacrificio e senso del dovere, la cui tenace difesa dei superiori interessi della nazione, il cui forte impegno in pace e in guerra, sono valsi sempre prontezza di iniziative e garanzia di sicurezza. ...Ma la nostra celebrazione significhi

fu una visita al Presidente della Repubblica Saragat presso il Quirinale; il 15 luglio un'udienza particolare in Vaticano dal Papa, Paolo VI; infine il 20 luglio l'avvenimento fu celebrato in periferia, presso le direzioni marittime.

Nell'accogliere con calore e simpatia la delegazione del Corpo, il Papa disse, in particolare: *“La ricorrenza del primo centenario di istituzione del Corpo delle Capitanerie di Porto vi ha portati qui, con atto di fede e di affetto, che Ci procura viva compiacenza....per dirvi che voi*

*qui, presso le sacre memorie di Pietro, non siete degli estranei; e che gli uomini, da voi rappresentati, i quali nei vari porti d'Italia compiono il quotidiano dovere con la semplicità, lo spirito di sacrificio, la rude bontà dell'animo che li distinguono, trovano nel cuore del Papa un'aperta rispondera di sentimenti di stima e di benevolenza...”*¹⁰¹.



Fig. 61. Udienda privata dal Papa, Paolo VI, il 15 luglio 1965.

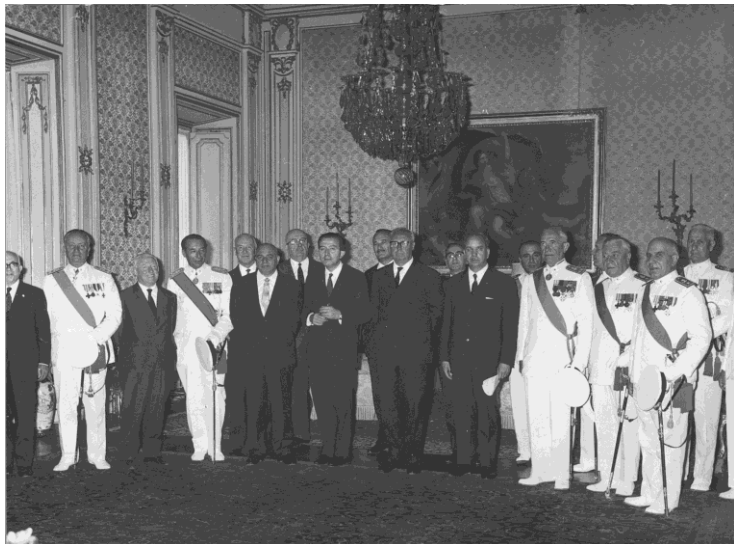


Fig. 60. Visita al Presidente della Repubblica il 14 luglio 1965. Si riconoscono, in prima fila: il Generale Modica, il Capo di Stato Maggiore della Marina Amm. Giuriati, il Presidente Saragat tra i ministri Andreotti e Spagnoli, il Generale Carnino e i Generali Carfi e Tanfani.

La rivista di nautica “Le Marine”¹⁰² pubblicò un numero speciale dedicato al centenario della capitanerie di porto, con i messaggi del Presidente del Consiglio, dei Ministri, delle più alte figure del mondo dei trasporti e con interventi del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Ernesto Giuriati, del Generale Ispettore Michele Carnino e con articoli a tema su aspetti dell'attività del Corpo.

Gli eventi celebrativi del centenario rappresentarono un indubbio successo ed ottennero un'adeguata risonanza mediatica, contribuendo a rafforzare l'immagine delle Capitanerie.

altresì impegno di rinnovata solidarietà verso le necessità nuove di quel Corpo, la cui storia, al passo stesso della storia della Patria, è testimonianza di progresso nell'ordine, cardine di un sistema che assicura il cammino della nostra civiltà marinara e la presenza della nostra bandiera su tutti i mari del mondo”.

¹⁰¹ Osservatore Romano del 17 luglio 1965, prima pagina, titolo a quattro colonne: “Il centenario delle capitanerie di porto in Italia - Il Santo Padre esalta la meritoria attività in servizio generoso del prossimo e fedeltà al dovere”.

¹⁰² Fondata nel 1963 dall'editore Vito Bianco, Le Marine era pubblicata a Roma con cadenza mensile.



Fig. 62. Celebrazione del centenario del Corpo presso la Direzione Marittima di Bari.

PARTE TERZA

(1966-2015)

3.1 Gli anni '60

Gli anni sessanta sono stati per l'Italia un periodo di grande sviluppo economico. Mentre si triplicava il volume dei traffici marittimi¹⁰³, crescevano la pressione antropica sulle coste e gli usi del mare per scopi ricreativi. Per le capitanerie si moltiplicarono, in particolare, gli impegni amministrativi e operativi connessi con la gestione del demanio marittimo e della nautica da diporto e crebbe la necessità di personale, specialmente nelle carriere



Fig.63. Foto ricordo di una festa di S. Barbara a Compagnare Roma negli anni '60.

esecutive, sia per i servizi amministrativi che per formare gli equipaggi della componente navale, in via di promettente sviluppo¹⁰⁴. Ma anche se si fossero potuti superare i vincoli organici ed economici, restava il problema del reclutamento dei volontari, dai quali venivano formati i sottufficiali, che segnava il passo: negli anni del boom economico i giovani trovavano lavoro abbastanza facilmente nel settore privato e potendo scegliere preferivano evitare il lungo e impegnativo tirocinio

previsto per gli aspiranti sottufficiali. Una parte dei posti a concorso restava così cronicamente scoperta, cosicché risultava impossibile soddisfare tutte le esigenze delle navi e dei comandi a terra, per cui si ricorse ai sergenti di leva¹⁰⁵ e ai sergenti c.d. "ai vincoli"¹⁰⁶. Così, mentre gli organici degli ufficiali nel 1963 vennero aumentati, passando da 300 a 330 unità per il ruolo normale e da 60 a 90 per il ruolo speciale¹⁰⁷, la consistenza dei sottufficiali Np in servizio permanente effettivo (Spe) si mantenne per tutto il decennio inferiore alle 500 unità.

¹⁰³ Nel 1961 i porti italiani movimentarono 114 milioni di tonnellate di merci, saliti a 325 milioni nel 1970

¹⁰⁴ Negli anni '60 e '70 la struttura delle capitanerie, concepita e dimensionata essenzialmente per il controllo dei porti e della navigazione mercantile e per il servizio (di carattere militare) della leva, è investita di nuovi o maggiori compiti connessi con il controllo del territorio costiero e delle spiagge, la nautica da diporto, il soccorso in mare, la vigilanza pesca, la protezione dell'ambiente marino.

¹⁰⁵ All'epoca la ferma in Marina durava due anni e i marinai con titolo di studio (ammissione alla 4^a classe delle scuole superiori) o diplomati o laureati, previo superamento di un tirocinio, potevano diventare sergenti già durante la ferma.

¹⁰⁶ volontari che erano stati reclutati negli anni precedenti e che, seppure idonei, non erano riusciti a transitare in servizio permanente effettivo: questi ultimi venivano raffermati a domanda, di anno in anno, ma non promossi. In seguito verranno fatti dei provvedimenti a sanatoria per il transito di questi sergenti tra i sottufficiali in Spe.

¹⁰⁷ Legge 28 febbraio 1963, n. 165 recante riordinamento dei ruoli degli ufficiali della Marina militare. Gli ufficiali del ruolo speciale provengono, per concorso interno, dagli ufficiali di complemento o dai sottufficiali.

Il 6 luglio 1966, durante una burrasca da libeccio che colpì la costa toscana, il capitano di porto Michele Fiorillo, capo dell' ufficio circondariale marittimo di Marina di Carrara, intervenne con i suoi uomini per salvare un bagnante in pericolo di annegamento. A causa delle proibitive condizioni del mare, il battello pneumatico utilizzato per il soccorso si rovesciò e i tre uomini si ritrovano tra i flutti. Il Comandante Fiorillo, con profondo altruismo, si prodigò per portare in salvo i suoi uomini e alla fine, esausto, fu travolto dalle onde. Alla sua memoria verrà conferita la medaglia d'oro al valor di marina e a Fiorillo sarà pure intestata la motovedetta di salvataggio ogni tempo CP 307, in costruzione a Napoli, e la piazza della città della Spezia dove ha sede la capitaneria e dove è posta una stele di bronzo che ne ricorda il gesto eroico¹⁰⁸.

Alla fine degli anni '60 la componente navale si arricchì di altre 8 motovedette classe Super Speranza, di 5 Barnett e di numerosi mezzi minori. Nel 1968 venne istituito il ruolo speciale del naviglio militare dello Stato per le motovedette delle capitanerie e prevista la posizione di "imbarcati" per i relativi equipaggi¹⁰⁹. Nel 1969 la legge sull'ordinamento della Marina venne integrata, in modo da prevedere espressamente, tra i compiti degli ufficiali del Corpo, il comando dei mezzi navali delle capitanerie¹¹⁰. Nello stesso anno vennero leggermente ampliati gli organici degli ufficiali¹¹¹.

Il 9 aprile 1970 un violento e improvviso fortunale con raffiche di libeccio fino a 100 km/h si abbatté sul porto di Genova. La turbonave inglese London Valour, alla fonda fuori dal porto, fu sbattuta dalla violenza del mare contro la diga e si spezzò in due. La motovedetta



Fig. 64. Il Capitano di porto Michele Fiorillo, medaglia d'oro al valor di marina alla memoria (1966).

¹⁰⁸ Motivazione della M.O.: "Comandante di Ufficio Circondariale Marittimo, avuta notizia che una persona era in procinto di annegare, malgrado le proibitive condizioni atmosferiche e conscio del rischio che affrontava, armava col personale al suo comando un battello pneumatico e usciva immediatamente in mare. Dopo attenta navigazione e quando già vicino al punto stabilito, a causa di una violenta ondata che capovolgeva il battello, veniva a trovarsi in mare unitamente ai suoi uomini in località pericolosa a causa della vicinanza di una scogliera. In mare si preoccupava della salvezza dei suoi dipendenti che successivamente venivano tratti in salvo mentre egli, vittima del suo generoso gesto di altruismo periva tra i flutti. Nell'occasione metteva in luce spiccata abilità marinaresca, alto senso del dovere e doti di coraggio, sprezzo del pericolo, lasciando luminoso esempio di cosciente ardimento, abnegazione e vivo spirito di solidarietà umana. Acque di Marina di Massa, 6 luglio 1966".

¹⁰⁹ D.P.R. 6 marzo 1968, n. 585 su G.U. dell'11 maggio 1968 e D.M. 13 maggio 1968

¹¹⁰ Con legge 1° ottobre 1969, n. 689 venne integrato l'art. 32, lettera e) della legge 8 luglio 1926, n. 1178 aggiungendo la lettera e-bis) che così integra i compiti del Corpo: "armare le unità navali assegnate al servizio delle capitanerie di porto ed iscritte nel ruolo speciale del quadro del naviglio militare, nonché farne assumere il comando, per l'assolvimento dei compiti d'istituto, a propri ufficiali...in possesso...dei requisiti prescritti per il comando navale". Fino a quel momento gli ufficiali non figuravano imbarcati e non percepivano il relativo trattamento economico, in quanto il comando dei mezzi navali era previsto solo per i sottufficiali, ai sensi del R.D. 13 gennaio 1931, n. 724.

¹¹¹ La legge 1° ottobre 1969, n. 697, lasciando invariata la consistenza organica dei generali e degli ufficiali superiori, aumentò i tenenti e i capitani dei due ruoli, +21 ufficiali per il ruolo normale e + 29 per il ruolo speciale.



Fig. 65. La *London Valour* naufragata sulla diga del porto di Genova.

CP 233, al comando del capitano di porto Giuseppe Telmon, operando per 6 ore in condizioni proibitive, riuscì a trarre in salvo ben 26 persone. A Telmon, fu concessa la medaglia d'oro al valor di marina, all'equipaggio della CP 233 la medaglia d'argento¹¹².

Negli anni '60 assistiamo al consolidamento della struttura ministeriale. Con legge 7 dicembre 1960, n. 1541 il Ministero della Marina mercantile

venne riordinato su sei direzioni generali e un ispettorato tecnico. Nel 1966 il Ministero si trasferì dalla sede ancora provvisoria di Via Ippolito Nievo in Trastevere al nuovissimo palazzo dell'EUR di Viale Asia/Viale dell'Arte e, l'anno dopo, anche l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto lasciò l'antico convento domenicano di Piazza della Minerva 38, accanto al Pantheon, per trasferirsi all'EUR¹¹³.

Proprio in quegli anni però fu compiuta una scelta gravida di conseguenze per l'efficienza del ministero e per la vicinanza professionale tra dirigenza civile e militare: fino al 1963 i funzionari civili della carriera direttiva, all'atto dell'assunzione, prestavano servizio per tre anni presso una capitaneria per conoscere i servizi periferici e l'organizzazione di un grande porto. Dal 1964, inauguratasi la scuola superiore della pubblica amministrazione di Caserta, i funzionari neo assunti vennero mandati là per un tirocinio, peraltro di soli 6 mesi, e da allora si sviluppò una nuova generazione di futuri dirigenti che non conoscevano il lavoro e la vita della periferia.



Fig 66. La moderna sede del Ministero della Marina mercantile all'EUR.

¹¹² Motivazione della medaglia d'oro: "Comandante della motovedetta CP 233 usciva in soccorso della T/n LONDON VALOUR, in procinto di naufragare nelle acque antistanti la diga foranea di Genova, e, mentre ogni altro mezzo impiegato nelle operazioni di salvataggio era costretto a rimanere nell'avamposto, pilotava audacemente la propria imbarcazione nel mare aperto in tempesta e in prossimità delle scogliere per portarsi a distanza utile per tentare il recupero dei naufraghi. Per oltre sei ore e tra gravi difficoltà dirigeva l'opera dell'equipaggio e manovrava la motovedetta con perizia marinara e coraggio eccezionale e riusciva infine, dopo aver di continuo esposto la propria vita a gravissimo rischio, a trarre in salvo 26 naufraghi, dimostrando rare e nobili doti di uomo e marinaio. Acque di Genova, 9 aprile 1970".

¹¹³ Nei locali destinati alle capitanerie si insediò provvisoriamente il Ministro con il suo gabinetto. L'anno dopo, completata anche la "palazzina Ministro", anche l'Ispettorato generale poté essere accolto nella sede Eur.

Sempre negli anni '60 vennero promulgate la legge sulla pesca marittima e il relativo regolamento, in sostituzione dell'ormai obsoleta disciplina di cui al T.U. del 1931¹¹⁴. La nuova normativa confermò e ampliò notevolmente le funzioni amministrative e di controllo delle capitanerie in materia di pesca.

3.2 Un decennio ricco di fermenti

Nel 1971 vennero rideterminate, in aumento, le piante organiche civili dei ruoli centrali e periferici del ministero, che ascesero a 708 unità e nel 1972 vennero fissate anche le tabelle organiche dei dirigenti (42 unità) e del personale della carriera direttiva (153 unità), con un sostanziale raddoppio rispetto al 1948. Tuttavia l'amministrazione centrale soffriva del fatto di non avere quasi mai una competenza esclusiva sulle materie oggetto delle proprie funzioni, dovendo concertare di volta in volta la propria azione con altri dicasteri, come i lavori pubblici per i porti, le finanze per il demanio marittimo o la difesa per le stesse capitanerie di porto. Al contrario l'amministrazione periferica realizzava, intorno alla figura del comandante del porto, quella gestione a 360 gradi dei problemi marittimi che è stato sempre suo vero punto di forza e che nemmeno la presenza degli enti portuali è riuscita a scalfire.

Con legge 16 aprile 1973, n.174 la Marina ha uniformato la denominazione dei gradi a quella del Corpo di Stato Maggiore, mentre fino ad allora le capitanerie e i corpi tecnici e logistici della Marina ne avevano mutuato la denominazione dall'Esercito.

Perdurando ed anzi, aggravandosi sempre di più, a fronte di nuovi o maggiori compiti, l'insufficienza numerica del personale esecutivo, l'Ammiraglio Ispettore Alfredo Gifuni ottenne di poter ampliare almeno la consistenza del personale non in servizio permanente: marinai di leva, sergenti raffermati e ufficiali di complemento in servizio di prima nomina e in rafferma¹¹⁵. Per effetto di questa iniziativa alla fine del 1976 la consistenza del personale di leva, categoria Np, era aumentata di 600 unità, da 805 a 1405 unità. Negli anni successivi questa consistenza crebbe ancora, stabilizzandosi sulle 2000 unità, mentre aumentarono anche i sergenti raffermati, attestandosi nel 1980 sulle 300 unità. La categoria dei sergenti raffermati costituì una notevole risorsa per



Fig. 67. L'Amm. Ispettore Alfredo Gifuni (1974-77), che ha ampliato la consistenza del personale di leva e l'organico del ruolo speciale.

¹¹⁴ La Legge 14 luglio 1965, n. 963 sulla disciplina della pesca marittima e il relativo regolamento approvato con D.P.R. 2 ottobre 1968, n. 1639 abrogarono, per quanto riguarda la pesca marittima, le disposizioni dettate dal R.D. 8 ottobre 1931, n. 1604 recante testo unico delle leggi sulla pesca, differenziando nettamente la disciplina della pesca in mare da quella delle acque interne: il RD del 1931 restò in vigore per la disciplina della pesca nelle acque interne.

¹¹⁵ Capo del Corpo dal 1974 al 1977, l'Ammiraglio Isp. Alfredo Gifuni ottenne dal Ministero del Tesoro l'incremento di un miliardo di lire a decorrere dal 1976, da appostare sul bilancio della Difesa e finalizzato esclusivamente all'aumento della forza bilanciata del CEMM, categoria nocchieri di porto. Ciò in quanto a quel tempo (e fino al 1991) tutte le spese relative ai sottufficiali e marinai delle capitanerie di porto gravavano sul bilancio della Difesa. Fu costituito un gruppo di lavoro interministeriale che operò molto proficuamente dal 1976 al 1978.

l'espletamento dei servizi d'istituto delle capitanerie e, in seguito, anche un prezioso "serbatoio" per alimentare, con giovani diplomati e talvolta anche laureati, quei ruoli dei sottufficiali in servizio permanente che il reclutamento attraverso i volontari non riusciva interamente a soddisfare. Nel 1975 venne approvata anche una legge che incrementava ulteriormente di 69 unità l'organico degli ufficiali del ruolo speciale¹¹⁶.

Negli stessi anni la legislazione sui benefici ai "combattenti e profughi" della seconda guerra mondiale¹¹⁷ impose un sostanzioso "turn over" al personale civile del Ministero della Marina mercantile. Funzionari di grande esperienza e capacità andarono in pensione lasciando un grande vuoto professionale nella compagine ministeriale.

Il 29 luglio 1976 viene costituito il terzo Governo Andreotti, che resterà in carica fino all'11 marzo del 1978. In questo governo il Ministro dei Trasporti, On. Attilio Ruffini, fu anche Ministro della Marina mercantile: fu un primo segnale della volontà politica di sfolire la compagine ministeriale accorpando dicasteri ritenuti "minori". Naturalmente il Ministro si insediò presso i Trasporti, a Piazza della Croce Rossa, e la sede dell'EUR divenne un sito decentrato. L'accorpamento fu sostanzialmente confermato nei due governi successivi, in cui ciascun ministero conservava la propria identità e struttura, ma il Ministro dei Trasporti aveva l' "interim" anche della Marina mercantile¹¹⁸.

A questo punto la Marina mercantile ebbe una grande opportunità: il 4 agosto 1979 venne formato un Governo, il primo presieduto da Cossiga, in cui Andreotti ritenne opportuno non entrare. In rappresentanza della sua corrente, designò come ministro l'On. Franco Evangelisti, già sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e suo braccio destro. Poiché l'On. Evangelisti era al suo primo incarico come ministro, gli fu affidata la Marina mercantile, che riacquistò così la sua autonomia dai Trasporti.

3.3 La legge per la difesa del mare.

L'On. Evangelisti si dedicò al nuovo incarico con grande impegno e zelo e con tutta l'autorevolezza che gli derivava dall'essere, nel Governo, l'uomo di Andreotti: fece un'analisi dei "mali" che affliggevano il dicastero e ne progettò il rilancio attraverso la valorizzazione delle competenze in materia ambientale. Per questo istituì, presso il Ministero della Marina mercantile, la Consulta per la difesa del mare dagli inquinamenti¹¹⁹, sostenne l'iter della legge 24 dicembre 1979, n. 650 di integrazione e modifica alla c.d. "legge Merli"¹²⁰ e, soprattutto, fece preparare un progetto di legge di ampio respiro per la

¹¹⁶ Legge 2 dicembre 1975, n. 626 recante riordinamento del ruolo speciale unico delle armi dell'Esercito e dei ruoli speciali della Marina, che per le capitanerie di porto incrementava gli organici da 119 a 188 unità.

¹¹⁷ La legge 24 maggio 1970, n. 336, integrata dal D.L. 8 luglio 1974, n. 261, attribuì notevoli benefici economici al personale civile dello Stato, combattente o assimilato, che lasciava il servizio in anticipo a domanda.

¹¹⁸ Nell'ambito del Governo Andreotti III vi fu anche uno "scambio" di Ministri: il 18 settembre 1977 l'On. Vito Lattanzio, Ministro della Difesa dovette scambiare l'incarico con l'On. Attilio Ruffini, divenendo quindi Ministro dei Trasporti e della Marina mercantile a seguito della fuga dall'ospedale militare del Celio del ten. col. delle SS Herbert Kappler, condannato all'ergastolo per crimini di guerra.

¹¹⁹ DPCM 4 ottobre 1979 su G.U. 9 novembre 1979, n. 306.

¹²⁰ La legge 10 maggio 1976, n. 319 recante norme per la tutela delle acque dall'inquinamento è stata una pietra miliare nella difesa dell'ambiente, perché ha previsto la depurazione di tutte le acque prima dell'immissione in mare o nei fiumi, salvando l'Italia da una situazione ambientale sempre più compromessa. Tuttavia la legge, approvata in fretta poche ore prima della fine della VI legislatura, necessitava di una

tutela dell'ambiente marino, che accresceva il ruolo del Ministero della Marina mercantile. La presenza dell'On. Evangelisti alla Marina mercantile fu breve¹²¹, ma il testimone fu raccolto dai successori e, in particolare, dall'On. Calogero Mannino, che fu Ministro della Marina mercantile dal 28 gennaio 1981 al 1° dicembre 1982. Egli riprese con convinzione il progetto della legge per l'ambiente e lo portò fino a un passo dall'approvazione con il titolo: "disposizioni per la difesa del mare". La legge fu poi promulgata il 31 dicembre 1982 e costituì una grande opportunità per il rilancio dell'amministrazione della marina mercantile¹²².



Fig. 68. Roma, Estate 1982. Presentazione del disegno di legge per la difesa del mare.

La legge per la difesa del mare affidava al Ministero della Marina mercantile il compito di attuare la politica intesa alla protezione dell'ambiente marino e di regolamentare le attività marittime ed economiche nelle acque soggette alla giurisdizione nazionale¹²³.



Fig. 69. La motovedetta d'altura "ogni tempo" CP 401 Cavallari, prima unità costruita con i fondi della legge per la difesa del mare.

A livello centrale veniva istituito l'Ispettorato centrale per la difesa del mare, con a capo un direttore generale della Marina mercantile ed era prevista la costituzione di un *centro nazionale di coordinamento e raccolta dati*. A livello periferico venivano previsti 6 *centri operativi periferici* nelle sedi, che verranno successivamente individuate, di Genova, Napoli, Cagliari, Catania, Bari e Ravenna.

revisione. Nello specifico l'articolo 11 della legge subordinava l'immissione diretta nelle acque del mare di tutte le acque reflue (migliaia di corpi recettori) e il relativo sistema sanzionatorio all'autorizzazione del capo del compartimento, senza prevedere come acquisire le strutture e i mezzi necessari. La legge 24 novembre 1979, n. 650 ha riscritto l'art. 11 demandando opportunamente alle Regioni l'individuazione dell'autorità locale competente per gli scarichi da terra (di massima, le Province) e riservando al capo del compartimento la competenza sugli scarichi da navi.

¹²¹ Fu costretto a dimettersi il 4 marzo 1980, a seguito delle polemiche sollevate da intercettazioni che lo riguardavano.

¹²² La legge per la difesa del mare fu promulgata il 31 dicembre 1982 con il numero 979 essendo ministro della Marina mercantile da un mese l'On. Michele Di Giesi, mentre l'On. Mannino era stato "promosso" ministro dell'Agricoltura.

¹²³ La convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea), aperta alla firma a Montego Bay, Giamaica, il 10 dicembre 1982, consentiva agli Stati di ampliare la propria sovranità, per fini ambientali, ben oltre i limiti previsti dalla precedente Convenzione di Ginevra del 1958.



Fig. 70. Il supply vessel *Eco Roma*, della flotta *Castalia*, per gli interventi antinquinamento.

Per i mezzi, la legge prevedeva: a) l'istituzione di un servizio di protezione dell'ambiente marino, che venne attuato mediante convenzione (con il Raggruppamento Temporaneo di Imprese *Castalia*), b) il potenziamento del servizio di vigilanza e di soccorso in mare svolto dal Corpo delle capitanerie di porto, che si sostanziò nella costruzione di 8 grandi motovedette derivate dal tipo Fiorillo e nella costituzione del servizio

aereo del Corpo con l'acquisizione dei primi 4 aerei bimotore Piaggio P-166 SEM (servizio ecologico marittimo); c) l'istituzione, d'intesa con il Ministero della Difesa, di un servizio di vigilanza sulle attività marittime ed economiche, che fu realizzato con la costruzione di 4 pattugliatori da 80 metri (classe *Cassiopea*), affidati alla Marina Militare.

La legge per la difesa del mare prevedeva inoltre la costituzione delle riserve marine, indicando i primi 20 siti da valorizzare, programma che è stato pienamente attuato ed anzi implementato successivamente con altri siti, nonché l'adozione di un programma quadriennale per l'adeguamento delle infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto, anch'esso realizzato¹²⁴. Per le nuove e maggiori esigenze vennero incrementati anche gli organici del Ministero e quelli del Corpo delle capitanerie di porto¹²⁵.

Nel complesso la legge per la difesa del mare ha raggiunto nel tempo i suoi obiettivi principalmente per opera del Corpo delle capitanerie di porto che, operando con la passione, l'intraprendenza e la tenacia dei suoi uomini migliori, ne ha tratto risorse per proporsi come guardia costiera e per sviluppare iniziative innovative e coraggiose che hanno portato l'Italia ad un livello di eccellenza, in Europa e nel Mediterraneo, nei servizi connessi con la



Fig. 71. Motovedetta tipo *Nelson* nella livrea dei primi anni '90. Le motovedette classe *Keith Nelson* o classe 2000, riprodotte in oltre 80 esemplari, sono state unità molto riuscite e adatte alle condizioni operative dei mari italiani.

¹²⁴ Il programma, approvato con Decreto Interministeriale 15 giugno 1985, fu rifinanziato con legge 30 gennaio 1991, n. 34 per il triennio 1991-93 ed ha permesso di colmare il gap logistico del Corpo, realizzando nuovi edifici in località dove l'Autorità Marittima era in condizioni di insufficienza o precarietà logistica. Fra gli interventi più significativi ricordiamo Genova, Savona, Marina di Carrara, Fiumicino, Reggio Calabria, San Benedetto del Tronto, Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste, Cagliari, Trapani, Mazara del Vallo e il 1° nucleo aereo di Sarzana.

¹²⁵ L'incremento complessivo del personale civile (centro e periferia) era di 593 unità che venivano ad aggiungersi alle 961 unità delle tabelle organiche del 1971-72. Per le capitanerie era previsto un primo incremento di 102 ufficiali e 234 sottufficiali "In attesa del potenziamento degli organici...da attuare in sede di esame globale delle esigenze delle capitanerie..."(art. 37 legge 979). Questi ulteriori incrementi verranno realizzati con la L. 13 febbraio 1990, n. 23 per gli ufficiali del ruolo normale e con la L. 6 agosto 1991, n. 255 per ufficiali del ruolo speciale, sottufficiali e truppa.

sicurezza della navigazione e con la tutela dell'ambiente marino.

3.4 Uno spaccato delle capitanerie nel 1980.

La relazione sullo stato del Corpo al 31 dicembre 1980 ci dà un'interessante indicazione delle realizzazioni in corso e dei problemi più importanti alla vigilia dell'approvazione della legge per la difesa del mare¹²⁶.

A quella data la struttura periferica era costituita da: 12 direzioni marittime, 43 capitanerie di porto, 27 uffici circondariali marittimi, 39 uffici locali marittimi e 254 delegazioni di spiaggia. Il personale era formato da 760 ufficiali (compreso il complemento), 555 sottufficiali in Spe, 2519 sergenti, sottocapi e comuni¹²⁷, 249 impiegati civili e 55 delegati di spiaggia privati. Inoltre 60 delegazioni di spiaggia erano affidate a sottufficiali della Guardia di Finanza e una agli Agenti di Custodia (Pianosa).

Riguardo al personale, si dava atto dei miglioramenti conseguiti nell'ambito della componente non in Spe, ma si evidenziava la necessità, a fronte dei nuovi o maggiori compiti, di un incremento degli organici della componente in servizio permanente di 300 ufficiali e 700 sottufficiali. Inoltre si sottolineava che, a fronte di una consistenza media di 600 unità nel decennio precedente, gli impiegati civili presso le capitanerie si erano ridotti, come detto, ad appena 249 unità¹²⁸.

I mezzi navali in dotazione (motovedette e mezzi minori) erano 195, assegnati a 83 comandi porto, a fronte di un fabbisogno stimato di 325 unità, per cui si auspicava la rapida conclusione di un provvedimento legislativo in itinere, già approvato dal Senato, per finanziare il programma straordinario di acquisizione di mezzi e di incremento del personale nella misura necessaria a formare i nuovi equipaggi¹²⁹. Nella relazione si dava atto anche dell'ottimo rendimento delle motovedette costiere tipo Nelson¹³⁰.



Fig 72. La Stazione Marittima di Ponte dei Mille, a Genova, ha ospitato anche gli uffici della Capitaneria di porto, priva di una sede propria fino agli anni '90.

¹²⁶ Ogni anno le direzioni e gli ispettorati del ministero presentavano al Ministro e al Consiglio di Amministrazione del Ministero della Marina mercantile una relazione sull'attività dell'anno precedente e sui più importanti problemi aperti.

¹²⁷ A quel tempo i sottufficiali transitavano in Spe nel grado di 2°Capo, dopo aver superato il corso IGP (Istruzione Generale Professionale). Nelle 2519 unità residuali sono ricompresi pertanto militari non in spe sia Np che di altre categorie del CEMM (furieri, marò, fuochisti, ecc.), i secondi capi pre-IGP e quelli di leva e leva raffermati, i sergenti (di leva, volontari e raffermati), i sottocapi di leva e volontari, gli allievi sottufficiali e i marinai di leva.

¹²⁸ Dal 1971 i ruoli centrali e periferici del personale civile erano unificati, per cui non si può più parlare di "organici", ma di "consistenza". Nella relazione si fa riferimento anche a 225 unità di personale civile assunto con la legge 1° giugno 1977, n. 285 recante provvedimenti per l'occupazione giovanile, non compresi nel numero di 249 perché "precari" e di previsto congedamento a breve. Sappiamo invece che verranno tutti passati in pianta organica.

¹²⁹ La legge speciale doveva finanziare: 13 motovedette d'altura "ogni tempo" a grande autonomia (tipo Fiorillo); 16 motovedette "ogni tempo" a media autonomia; 11 motovedette veloci (tipo Super Speranza), il

La situazione logistica del 1980 era pesantissima, con 11 capitanerie, 10 uffici circondariali, 17 uffici locali e ben 224 delegazioni di spiaggia (su 254) privi della sede o in locali d'affitto o comunque in sistemazioni del tutto inadeguate e con la maggior parte dei restanti edifici da ristrutturare o da ampliare.

Un discorso a parte veniva fatto per le delegazioni di spiaggia. Nel 1975 la Guardia di Finanza, che aveva la reggenza di circa 150 uffici, decise di rinunciare a svolgere questo servizio¹³¹. Per accordi tra i ministeri di riferimento il disimpegno fu attuato con gradualità, cercando di affidare gli uffici a sottufficiali Np o a impiegati della Marina mercantile o a privati, ma questo fu possibile solo in minima parte. Così alla fine del 1980 ben 70 delegazioni di spiaggia erano “chiuse di fatto”, con servizi accentrati presso l'ufficio marittimo sovraordinato o più vicino, 60 erano ancora rette da Finanziere, 55 da privati, una da Agenti di Custodia, 8 da impiegati della Marina mercantile e solo 60 da sottufficiali Np.

3.5 L'attuazione della legge sulla difesa del mare

Nell'agosto del 1982, alla vigilia dell'approvazione della legge per la difesa del mare, divenne capo del Corpo l'Ammiraglio Ispettore Luigi Romani, che mantenne l'incarico fino al dicembre 1986. Egli si rese subito conto tanto delle opportunità di sviluppo senza precedenti che la legge offriva al Corpo, tanto dei rischi di disgregazione che il Corpo correva per via di alcune delle misure previste dalla legge stessa¹³². Affrontò nel modo migliore la sfida, accentrando presso l'Ispettorato Generale la pianificazione delle misure che avrebbero comportato lo sviluppo del Corpo



Fig. 73. L'Amm. Ispettore Luigi Romani (1982-86) passa in rassegna gli allievi sottufficiali presso le Scuole CEMM della Maddalena.

tutto con una spesa di 60 miliardi distribuiti in 4 anni. Questa legge non venne mai approvata, ma fu in parte attuata attraverso le misure previste dalla legge per la difesa del mare e gli ordinari stanziamenti di bilancio.

¹³⁰ Le motovedette costiere tipo “Keith Nelson” o “classe 2000”, con scafo in vetroresina, erano lunghe 41 piedi (12,5 metri) ed erano equipaggiate con due diesel da 250-300 cavalli ciascuno. Unità robuste, semplici, economiche e molto marine (erano state concepite come “pilotine” per il Mare del Nord), furono realizzate in varie serie da cantieri italiani, tranne la CP 2001, acquistata direttamente in Gran Bretagna. All'epoca della relazione erano entrate in servizio circa 50 unità; altre unità verranno realizzate entro il 1991 (fino alla sigla CP 2083), più 5 con fondi della Regione Siciliana (CP 2201-2205). 29 unità infine, di tipo migliorato e da 44 piedi, saranno realizzate nel 2001-2005 dal cantiere Tencara di Venezia.

¹³¹ La rinuncia fu motivata con il programma di riduzione degli uffici litoranei della GdF, detti “brigade” perché affidati, in origine, a un brigadiere e con l'impegno sempre più gravoso, connesso con l'attività delle delegazioni di spiaggia. Furono perciò “restituite” prima le delegazioni coincidenti con le brigate da sopprimere, poi via via tutte le altre.

¹³² In particolare, attraverso il centro nazionale di coordinamento e i 6 centri operativi periferici si sarebbe costituito il primo nucleo di un'organizzazione civile parallela al Corpo per svolgere, al centro e in periferia, in antitesi o in competizione, alcune delle funzioni che fino a quel momento erano state prerogativa esclusiva delle capitanerie di porto.

e costituì allo scopo uno staff di prim'ordine per fare presto e bene tutto quello che c'era da fare¹³³.

Al 31 dicembre 1984, con l'aiuto della Marina, i sottufficiali Np in Spe erano già 789, con un incremento di 169 unità rispetto a due anni prima. Si trattava di un risultato importante perché, all'acquisizione dello stato giuridico (servizio permanente effettivo) si accompagnavano le abilitazioni alla condotta dei mezzi navali ed al comando di uffici minori¹³⁴.

Il 1985 si aprì con un grave sinistro marittimo: il 21 marzo, nello Stretto di Messina, vi fu una collisione fra le petroliere *Patmos* e *Castillo de Monte Aragon*¹³⁵, con lo sversamento in mare di 700 tonnellate di petrolio. Le capitanerie di Messina e Reggio Calabria fecero miracoli con i pochi mezzi a disposizione ma l'incidente evidenziò la pericolosità della navigazione nello Stretto di Messina e il ritardo nell'attuazione delle misure di mitigazione previste dalla legge per la difesa del mare.

Poiché il *centro nazionale di coordinamento della difesa del mare* tardava a essere realizzato, il Corpo costituì un centro operativo con servizio h/24 nella sede del ministero della Marina mercantile quale primo nucleo sia del centro nazionale di coordinamento e raccolta dati previsto dalla legge per la difesa del mare¹³⁶ che per le esigenze di coordinamento del soccorso in mare derivanti dalla Convenzione di Amburgo¹³⁷. La centrale divenne subito un moltiplicatore di potenza per le capacità operative della



Fig. 74. Celebrazione del 120° anniversario della costituzione del Corpo, il 20 luglio 1985, a Palazzo Marina, Salone dei Marmi. L'Amm. Romani presenta al Capo di Stato Maggiore Amm. Marulli il personale dell'Ispettorato Generale presente alla cerimonia.

¹³³ In particolare, il C.A. Francesco Cerenza, che gli succederà nell'incarico, il C.V. Rolando De Alexandris, per la parte amministrativo-contabile, il C.V. Antonio Alati e poi il C.V. Eugenio Sicurezza per il personale, il C.V. Erasmo Fronzuto per i mezzi navali, il C.V. Stefano Bartocci per le infrastrutture.

¹³⁴ Questo risultato fu favorito anche dalla provvidenziale entrata in vigore di una nuova legge su reclutamento, organici e avanzamento dei sottufficiali delle forze armate, la legge 10 maggio 1983, n. 212. Questa legge fra l'altro, determinando in 16.500 la consistenza globale dei sottufficiali della Marina, consentì alla Forza Armata di incrementare, gradualmente ma ben oltre le 234 unità previste dalla legge per la difesa del mare, anche la categoria Np, che infatti nel 1991 raggiungerà le 1.200 unità.

¹³⁵ La petroliera *Patmos*, greca, era diretta a Savona con 83.000 tonnellate di greggio; la *Castillo de Monte Aragon*, spagnola, procedeva nella direzione opposta ed era in zavorra. La collisione avvenne alle 4.50 del mattino, con cattiva visibilità, e provocò danni gravi alla *Patmos*, che andò a incagliarsi sulla spiaggia siciliana di Torre Faro e che ebbe anche 3 morti e 4 feriti e un incendio a bordo domato dopo 32 ore.

¹³⁶ La centrale venne costituita con D.M. (Marina mercantile) 16 marzo 1985, interamente con personale militare dell'Ispettorato Generale delle capitanerie di porto e con oneri strumentali a carico della difesa del mare.

¹³⁷ Il 27 aprile 1979 era stata adottata ad Amburgo la convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo (SAR 79), entrata in vigore in campo internazionale il 22 giugno 1985. L'Italia l'avrebbe ratificata con legge 3 aprile 1989, n. 147, ma intanto occorreva realizzare, come prescritto dalla convenzione, un centro nazionale di coordinamento che dialogasse con gli omologhi centri stranieri. Furono pertanto riattati alcuni locali del 5° piano, già adibiti ad archivio, e installati i primi apparati di telecomunicazione per poter esercitare la funzione. Il centro fu gestito interamente da personale militare del Corpo, stante la indisponibilità del personale civile a svolgere attività fuori orario e nei giorni non lavorativi.

periferia, cambiò le prospettive e il modo di lavorare dell'Ispettorato Generale, che acquisiva sempre più i caratteri di un comando generale e risultò particolarmente preziosa in occasione del dirottamento della m/n da passeggeri *Achille Lauro*, avvenuto il 17 ottobre 1985.

3.6 La legislazione sugli organici del Corpo

Il 20 luglio 1985 ricorreva il 120° anniversario della costituzione del Corpo. L'evento fu solennizzato al centro e in periferia. Nella circostanza l'Ammiraglio Romani presentò al Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Vittorio Marulli, un "libro bianco" sulle capitanerie, dove venivano analizzate le funzioni che le leggi attribuivano al Corpo e indicate le risorse umane che sarebbero state necessarie per farvi fronte. Ciò in quanto l'incremento del personale incideva sull'organizzazione logistico-addestrativa della Marina, e i sottufficiali e la truppa rientravano negli organici complessivi del CEMM ed erano sul bilancio della Difesa. L'Ammiraglio Marulli fece costituire un gruppo di lavoro Marina-Capitanerie per un'attenta analisi in contraddittorio delle esigenze indicate. Il gruppo lavorò intensamente per alcuni mesi e giunse alla conclusione che le esigenze di personale indicate nel libro bianco erano addirittura sottostimate rispetto alle reali e oggettive necessità delle Capitanerie, che vennero quantificate, per quanto concerne il CEMM, in ulteriori 3.000 sottufficiali in Servizio permanente e altrettanti sergenti e militari



Fig. 75. Presentazione degli Ammiragli Ispettori Romani e Cerenza al Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giasone Piccioni, in occasione del passaggio di consegne, nel gennaio 1987.

di truppa. La Difesa quindi, pur ritenendo indispensabile il potenziamento degli organici nella misura indicata, affermò di non poter sostenere un onere simile, specialmente in un contesto politico di distensione internazionale quale quello determinato dalla ascesa al potere, nell'URSS, del Presidente Gorbaciov, che avrebbe determinato una prevedibile riduzione delle spese militari, e indicò la necessità che fosse la Marina Mercantile a farsi carico, sul proprio bilancio, anche delle spese relative ai nocchieri di porto.

L'Ispettorato Generale predispose, con la collaborazione della Marina, uno schema di disegno di legge governativo per la rideterminazione degli organici, con particolare riferimento ai sottufficiali Np, per i quali fu ideata la creazione di un *"ruolo di sottufficiali nocchieri di porto in servizio permanente effettivo del Corpo delle capitanerie di porto della Marina militare"*¹³⁸. Lo schema fu pronto nel febbraio

¹³⁸ In sostanza gli ufficiali provenienti dai sottufficiali Np e i sottufficiali e la truppa Np, non potendo più far parte del CEMM perché economicamente a carico di un altro dicastero, diventavano ruoli del Corpo delle capitanerie di porto, al pari degli ufficiali dei ruoli normali, dei ruoli speciali e dei ruoli a esaurimento, costituendo una assoluta anomalia nell'organizzazione della Marina, in quanto, per la legge 1178/1926 i corpi della marina erano corpi di soli ufficiali, salvo il CEMM, che comprendeva gli ufficiali provenienti dai sottufficiali, i sottufficiali e la truppa di tutte le categorie e specialità.

del 1987 e fu presentato dal nuovo capo del Corpo, Ammiraglio Ispettore Francesco Cerenza, al Ministro della Marina mercantile, On. Costante Degan. Contemporaneamente a questa iniziativa l'Ispettorato Generale portò avanti anche uno schema di disegno di legge per l'adeguamento dell'organico degli ufficiali del ruolo normale con incremento da 350 a 650 unità, già esaminato del Parlamento nella VIII legislatura con voto favorevole della Camera dei Deputati, riguardo al quale le 102 unità disposte dalla legge per la difesa del mare costituivano solo una prima tranche. La fine anticipata della IX legislatura fermò entrambe le iniziative¹³⁹.

Iniziata la X legislatura, divenne ministro della Marina mercantile il Senatore Giovanni Prandini, che propose l'ambizioso programma di creare, attraverso la istituzione del Ministero del Mare, quel centro decisionale unico per la politica marittima che non si era mai realizzato fino ad allora per l'intreccio di competenze con altri ministeri. Nell'ambito della riforma si sarebbe inserita la costituzione della Guardia Costiera. Ciò comportò la confluenza di tutti i provvedimenti in itinere, e dei relativi accantonamenti di bilancio previsti a copertura delle spese, nello schema di disegno di legge per la creazione del Ministero del Mare e quindi, di fatto, il loro congelamento¹⁴⁰.

Nel giugno 1989 si profilò una crisi di governo e di legislatura. I ministri della Difesa e della Marina mercantile, di fronte alla impossibilità di costituire per legge il Corpo della Guardia Costiera, decisero per il momento di organizzare almeno i reparti operativi del Corpo delle capitanerie di porto in guardia costiera. Con Decreto Interministeriale (Difesa-Marina Mercantile) 8 giugno 1989, fu attribuita la denominazione di "Guardia Costiera" ai reparti del Corpo delle Capitanerie di Porto



Fig 76. Passaggio di consegne al vertice del Corpo tra gli Ammiragli Ispettori Marzio (cedente) e Francese (accettante) il 3 aprile 1990, alla presenza del Ministro della Marina Mercantile On. Carlo Vizzini.

¹³⁹ La legge per la difesa del mare infatti, all'articolo 37, stabiliva: "In attesa del potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto, da attuare in sede di esame globale delle esigenze delle capitanerie medesime, la consistenza organica del personale militare nelle capitanerie di porto, per sopperire alle immediate esigenze di cui alla presente legge, è aumentata di 102 ufficiali e 234 sottufficiali nocchieri di porto, da realizzare nell'arco di 4 anni a partire dal 1982". Pertanto, in via legislativa, il Parlamento doveva determinare le esigenze globali e completare l'incremento. Per gli ufficiali del ruolo normale l'entità dell'incremento era già stata individuata in sede di istruttoria interministeriale propedeutica ai lavori delle commissioni parlamentari della VIII legislatura in 300 unità, per cui l'iter era più semplice, anche perché l'incremento di un ruolo ufficiali non comportava tutti quei problemi di stato giuridico connessi con l'uscita dal CEMM di sottufficiali e truppa Np. Il provvedimento era stato ripresentato alla Camera nel corso della IX legislatura (atto Camera 3827), venendo approvato dalla Commissione Difesa in sede legislativa il 4 febbraio 1987 ed era decaduto per lo scioglimento anticipato delle Camere, disposto il 28 aprile 1987.

¹⁴⁰ Il programma era di difficile attuazione perché si trattava di intervenire sulle competenze degli altri Ministeri, vincendone le inevitabili resistenze, onde poter delineare le nuove funzioni a tutto campo del Ministero del Mare. Questo programma, che veniva inoltre a incidere pesantemente sulle funzioni amministrative del Corpo, creò tensioni e contrasti anche all'interno del ministero.

svolgenti compiti di natura tecnico-operativa, riconoscendo in tal modo la missione svolta dalle Capitanerie di Porto lungo le coste e sul mare¹⁴¹. Tali reparti furono posti alle dirette dipendenze organiche e operative dell'Ispettorato Generale, che il 18 luglio costituì nel proprio ambito un reparto operazioni e che il 2 agosto emanò la prima direttiva per l'impiego dei mezzi.

Fortunatamente la crisi di legislatura fu scongiurata e il 22 luglio 1989 subentrò alla guida del Ministero della Marina mercantile l'On. Carlo Vizzini. Il nuovo capo del Corpo, Ammiraglio Ispettore Franco Marzio, stabilì subito eccellenti rapporti con il ministro ed il suo staff e lo convinse a diramare ai ministeri cointeressati lo schema di disegno di legge per gli organici dei sottufficiali e della truppa, fermo da oltre due anni, e a ripresentare in Parlamento il disegno di legge per gli ufficiali del ruolo normale. Quest'ultimo ebbe finalmente un iter rapido e si concretizzò con legge 13 febbraio 1990, n. 23. Più complesso e travagliato fu il cammino della legge relativa agli organici degli altri ruoli, che vide la luce solo l'anno successivo¹⁴² ma che, in forza del disposto dell'art. 8, ebbe un'eccezionale portata sugli assetti futuri del Corpo, accrescendo inoltre il ruolo di ministero di riferimento della Marina mercantile¹⁴³.



Fig. 77. Il logo del Corpo sulla prua di nave Bannock, CP 951.

¹⁴¹ Il D.I. 8 giugno 1989 fu pubblicato sulla G.U. n. 146 del 24 giugno. A similitudine di quanto avviene in altre nazioni, le unità navali ed aeree del Corpo, oltre a recare la scritta "Guardia Costiera", hanno in seguito vestito la tradizionale livrea bianca con il logo che, in tutto il mondo, contraddistingue i mezzi della Guardia Costiera da quella di altri enti o corpi di polizia e statali. Tale "logo", in omaggio ai colori della bandiera nazionale ed all'appartenenza del Corpo delle Capitanerie alla Marina Militare, è stato disegnato come una fascia tricolore in cui la banda rossa ha assunto una estensione predominante e recante, al centro, un'ancora nera su campo circolare bianco.

¹⁴² Il provvedimento fu approvato il 27 marzo 1991 ma rinviato alle Camere dal Presidente Cossiga il 9 aprile ai sensi dell'art. 74 della Costituzione. Per fatalità, quasi a sottolineare quanto l'Italia avesse bisogno di incrementare la sicurezza marittima, il 10 aprile vi fu a Livorno la tragedia del traghetto Moby Price e l'11 aprile a Genova si ebbe l'incendio e il successivo affondamento della petroliera Haven. Ripresentato alle Camere con modifiche marginali e nuovamente approvato in aula con voto pressoché unanime (Senato 2328-B e Camera 5042-B), divenne la Legge 6 agosto 1991, n. 255

¹⁴³ L'articolo 8 recitava: "Con decorrenza dal 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge (cioè dal 1/1/1992) sono posti a carico dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile tutti gli oneri relativi al personale di cui agli articoli 1, 2, 3 e 6 (ufficiali r.s., sottufficiali in Spe, ufficiali di complemento, sottufficiali e truppa non in Spe, ufficiali specialisti provenienti dai sottufficiali), ferme restando le norme vigenti in materia di stato giuridico e di avanzamento".

3.7 La Guardia Costiera e il Comando Generale



Fig. 78. Estate 1990, l'Ammiraglio Ispettore Giuseppe Francese visita il 2° nucleo aereo di Catania, costituito il 24 maggio 1989.

La progressiva attuazione della legge per la difesa del mare e il ruolo di regia e coordinamento assunto dall'organo di vertice del Corpo conferirono alle Capitanerie non solo un deciso incremento delle proprie capacità operative, ma anche un accrescimento della visibilità e delle responsabilità.

In questo contesto maturò l'idea, su iniziativa dell'allora C.F. Ferdinando Lolli, di creare un distintivo per i mezzi aeronavali in servizio di guardia costiera: fu realizzato il logo, costituito da una banda trasversale di colore rosso, inclinata di 60° sulla perpendicolare, con al centro un ancorotto nero in campo bianco, preceduta da due sottili righe verde e bianca. Approvato con determinazione ministeriale (marina mercantile) del 17 marzo 1987 dopo che la Difesa si era espressa favorevolmente, fu riportato sulle unità navali insieme alla scritta "Capitanerie" a grandi caratteri (in luogo della precedente identificazione attraverso la sola iscrizione, a caratteri medi, capitanerie di porto). A partire dal 22 luglio 1989 il logo si è accompagnato con la scritta "Guardia Costiera", dapprima solo sui mezzi navali, poi anche su quelli aerei, ed è divenuto il simbolo universalmente riconosciuto dell'identità del Corpo e l'espressione dell'orgoglio di farne parte.

In quel periodo la legge 8 luglio 1990, n. 231 recante disposizioni in materia di trattamento economico del personale militare, introdusse l'orario di servizio anche nelle Forze Armate. Questo principio, indubbiamente giusto e opportuno, in fase di applicazione mise in grande difficoltà il Corpo, a riprova di quanto grande fosse il *gap* tra risorse umane e compiti d'istituto e quanta parte delle attività veniva compiuta comprimendo il diritto alla vita privata e familiare del personale militare del Corpo, spesso impegnato sette giorni su sette, senza limiti d'orario e senza alcun recupero dei servizi di guardia prestati nei giorni festivi. L'incremento degli organici attuato a partire dal 1991 ha peraltro aiutato i comandi nel contemperare le esigenze di servizio con i diritti del personale, rendendo meno gravosi, in particolare, i servizi di guardia e l'attività degli equipaggi dei mezzi navali.

Nel 1988 è iniziata l'attività della componente aerea, prevista dalla legge per la difesa del mare, per la scoperta degli inquinamenti marini e per la ricerca naufraghi. Con decreto interministeriale (Difesa e Marina mercantile) 23 maggio 1988 fu costituito il 1° nucleo aereo di Sarzana (SP), che il 4 agosto ricevette i primi 4 aerei Piaggio P-166 e che iniziò ad operare nella sede provvisoria di Guidonia (RM), con l'iniziale supporto del 303° gruppo di volo dell'Aeronautica Militare¹⁴⁴.



Fig. 79. Seconda visita pastorale di Papa Giovanni Paolo II a Genova, il 14 ottobre 1990: a bordo della vedetta CP 314 il Pontefice riceve un ricordo dal Direttore Marittimo della Liguria, Contrammiraglio Antonio Alati.

Nei giorni 10 e 11 aprile del 1991 si verificarono, a poche ore di distanza, due gravissimi sinistri marittimi: la collisione tra il traghetto *Moby Prince* e la petroliera *Agip Abruzzo*, a Livorno e l'esplosione, con incendio e affondamento, della petroliera cipriota *Haven* nella rada di Genova. Al sinistro della *Haven* seguì un'emergenza nazionale di carattere ambientale che mise in evidenza l'utilità degli assetti realizzati per gli interventi in caso di inquinamento, in particolare attraverso la convenzione con il RTI Castalia, e ancora una volta, la validità dell'azione di comando e coordinamento della guardia costiera, sia a livello centrale che periferico, tanto che al Direttore Marittimo della Liguria, Contrammiraglio Antonio Alati, fu conferita la medaglia d'oro al merito di marina¹⁴⁵.

¹⁴⁴ I primi ufficiali piloti del Corpo furono i sottotenenti di vascello Ucheddu, Malfatti e Pavese, che conseguirono nel 1988 il brevetto di pilota militare di aereo negli Stati Uniti e che volarono inizialmente insieme a piloti dell'A.M.

¹⁴⁵ Motivazione della medaglia d'oro al merito di marina conferita all'Amm. Alati: "Il giorno 11 aprile 1991, nella rada esterna del Porto di Genova, è scoppiato a bordo della M/C 'HAVEN' battente bandiera cipriota, con a bordo 144.013 tonnellate di crude oil, un violento incendio, durato più giorni fino all'affondamento della nave, con fuoriuscita di prodotti oleosi. Le determinazioni di favorire l'incendio della nave al fine di far bruciare il maggior quantitativo possibile di prodotto petrolifero, di far rimorchiare il relitto in fiamme per il suo affondamento pilotato su bassi fondali laddove potessero essere controllate le operazioni di bonifica delle cisterne e circoscritto l'eventuale versamento del carico, le direttive per la condotta delle operazioni antinquinamento, sono state tutte decisioni adottate dal C.A.(CP) ALATI con fermezza e tempestività attesi i tempi decisionali ristrettissimi in cui era necessario agire. Tutte le scelte adottate, sia nell'immediatezza dell'intervento, sia nella successiva azione di prevenzione della fuoriuscita degli idrocarburi e di contenimento, dimostrano, oltre che profondo senso di responsabilità ed alta capacità di comando, elevata perizia marinaresca e spiccata competenza giuridico- amministrativa. (Rada del porto di Genova, aprile 1991)"

Il 1991 vide anche la prima di molte missioni all'estero di reparti della guardia costiera: dopo alcuni drammatici episodi di esodo dall'Albania alla Puglia¹⁴⁶, il 26 agosto 1991 i governi italiano e albanese stipularono un accordo di collaborazione per l'invio in Albania



Fig. 80. A Durazzo il 22° Gruppo Navale della Marina festeggia il 127° anniversario della fondazione del Corpo delle Capitanerie, il 20 luglio 1992, alla presenza dell'Ambasciatore d'Italia a Tirana, Dott. Torquato Cardilli.

di aiuti alimentari (Operazione Pellicano) e la costituzione, per il controllo delle acque territoriali albanesi, di un gruppo navale della Marina, il 22° Gruppo, il cui braccio operativo sarebbe stato costituito da una squadriglia motovedette della Guardia Costiera. Le motovedette avevano il compito di concorrere alla sorveglianza delle acque territoriali albanesi e di dissuadere eventuali tentativi di espatrio clandestino. La missione raggiunse gli obiettivi

prefissati e il 31 dicembre 1993 il gruppo navale fu sciolto e le vedette continuarono la vigilanza del basso adriatico da porti italiani¹⁴⁷.

Gli eventi del 1997 hanno richiesto un nuovo intervento in Albania, con la costituzione del 28° gruppo navale, che ha operato dal 15 aprile 1997 al 25 febbraio 2009, nell'ambito della quale l'attività della squadriglia motovedette della Guardia Costiera è stata particolarmente intensa nei primi mesi. Successivamente, normalizzatasi la situazione politico-sociale, l'intervento ha assunto il carattere di una missione militare di supporto alla ricostruzione delle Forze Armate di quel Paese, con la cessione di alcune motovedette "anziane" del Corpo, con opportuni lavori di *refitting*.

Con la XI legislatura, iniziata nell'aprile del 1992, il Ministero della marina mercantile fu nuovamente affidato, *ad interim*, al Ministro dei Trasporti e, con legge 24 dicembre 1993, n. 537 recante interventi correttivi di finanza pubblica, dalla fusione dei due dicasteri, fu costituito il Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Nella circostanza l'Ispettorato Centrale della difesa del mare fu trasferito al Ministero dell'Ambiente¹⁴⁸, mentre le competenze in materia di pesca marittima e la relativa direzione generale erano state

¹⁴⁶ A partire dal 12 luglio 1990 e a seguito della caduta del dittatore Hoxa, vi furono vari episodi di fuga di massa che le autorità albanesi non furono in grado di bloccare: l'ultimo in ordine di tempo, quello della nave *Vlore*, che giunse a Bari l'8 agosto 1991 con 10.000 persone a bordo ed è rimasto, attraverso le immagini del tempo, emblematico di quelle drammatiche vicende.

¹⁴⁷ La missione Pellicano ebbe inizio con la costituzione del 22° gruppo navale della Marina, formato inizialmente da nave Pantelleria e da 4 motovedette del Corpo: CP 406-454-459 e 460: supportati nei primi giorni da nave San Marco della Marina Militare, i nostri marinai allestirono nel porto di Durazzo un campo base perfettamente attrezzato per le esigenze logistiche e operative del Gruppo Navale.

¹⁴⁸ Il Ministero dell'Ambiente era stato costituito con legge 8 luglio 1986, n. 349.

trasferite, pochi giorni prima, al Ministero delle Risorse agricole, alimentari e forestali¹⁴⁹. Sia per il Ministero dell'Ambiente, sia per quello delle Risorse agricole la legge istitutiva prevedeva l'avvalimento delle capitanerie di porto, cosicché a livello periferico i servizi non furono frazionati ma rimasero affidati al Corpo delle capitanerie di porto. L'Ammiraglio Ispettore Francese, capo del Corpo dal 1990 al 1995, uomo coraggioso e di grande personalità, intuì che i tempi erano maturi per far riconoscere di diritto quello che era già operante nei fatti e ottenne la trasformazione dell'Ispettorato in *Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto*, ove la parola "corpo", non presente nella denominazione del comando generale del periodo 1938-48, indicava l'autonomia organizzativa e finanziaria conseguita con la legge 255/1991 e l'appartenenza ad un unico corpo non solo degli ufficiali, ma anche dei sottufficiali e della truppa appartenenti alla categoria nocchieri di porto¹⁵⁰. Il ruolo del Comando Generale nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è consolidato nel tempo e allo stesso è stato conferito, nell'ambito di tale dicastero, il rango di dipartimento, di organismo di coordinamento delle capitanerie di porto, di centro di responsabilità amministrativa ai fini del bilancio nonché l'esercizio diretto di competenze proprie di quel dicastero¹⁵¹.

3.8 Le funzioni del Corpo nel XXI secolo

L'attività propulsiva dell'IMO¹⁵² e dell'Unione Europea nel settore della sicurezza della navigazione hanno reso la funzione "sicurezza della navigazione" sempre più complessa e specialistica. Così, se il Corpo ha dovuto cedere competenze agli enti locali per la gestione del demanio marittimo e alle Autorità portuali per la disciplina di alcune attività sulle banchine dei porti, a partire dal 1996 ha acquisito, in materia di sicurezza della



Fig. 81. Roma, 5 maggio 1996, l'Ammiraglio Ispettore Mario De Palo, primo Comandante Generale con nomina ministeriale, lascia il servizio per limiti di età e cede il Comando all'Ammiraglio Ferraro.

¹⁴⁹ Il Ministero delle risorse agricole fu costituito con legge 4 dicembre 1993, n. 491 e prese il posto del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, soppresso a seguito di referendum popolare.

¹⁵⁰ Il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto è stato istituito dall'art. 3 della L. 28 gennaio 1994, n. 84. L'Amm. Francese, in mancanza di una formale investitura, firmava gli atti come "Comandante Generale ff.". A partire dall'insediamento dell'Amm. Isp. Mario De Palo il Ministro di riferimento emanò un decreto di attribuzione di funzioni, registrato alla Corte dei Conti.

¹⁵¹ L'attuale assetto è delineato dal DPCM 11 febbraio 2014, n. 72 che tratta delle capitanerie di porto all'art. 2, comma 5 e 7; all'art. 3, comma 4 e all'intero art.13.

¹⁵² International Maritime Organization, agenzia delle Nazioni Unite per le attività marittime e la navigazione, con sede a Londra.

navigazione, tutte le competenze precedentemente svolte, a livello centrale, dalle direzioni generali della Marina mercantile¹⁵³. In questo modo tutta la macro-funzione “sicurezza della navigazione marittima”, a livello centrale e periferico, ivi compresa la rappresentanza dell’Italia nei consessi internazionali, è stata affidata al Corpo, che oggi opera per il soccorso in mare (SAR), per la sicurezza dei porti e delle navi (safety e security), per il monitoraggio del traffico marittimo, per la sicurezza della balneazione, del diporto e della pesca e per la formazione di tutto personale che opera sul mare. Sicurezza della navigazione, tutela dell’ambiente marino e controllo della pesca marittima sono divenute le macro-funzioni nelle quali si identifica e per le quali opera il Corpo.

Lo sviluppo del VTMS (Vessel Traffic Monitoring Service) ha permesso di sviluppare i sistemi informatici, di scoperta e comunicazione del Corpo¹⁵⁴ e di creare, intorno alle nostre coste, una adeguata cornice di sicurezza, di monitoraggio e, in alcune zone, anche di controllo del traffico marittimo, che incide positivamente sulla razionalizzazione delle attività portuali¹⁵⁵ e che è di forte ausilio nel coordinamento delle operazioni di soccorso.

Nel 1998 fu disposta l’adozione, per i mezzi navali, della livrea bianca tipica delle guardie costiere, in sostituzione della precedente colorazione grigia mimetica, nel presupposto che i mezzi di soccorso debbano farsi vedere e non mimetizzarsi¹⁵⁶

La legge 30 novembre 1998, n. 413 ha consentito la realizzazione di una classe omogenea di pattugliatori da 50 metri e il rinnovo della linea dei mezzi navali, incentrata



Fig. 82. Il pattugliatore della Guardia Costiera CP940 “Dattilo”.

per la prima volta su poche classi di unità riprodotte in grande numero e, quindi, sulla standardizzazione dei mezzi, partendo dalle migliori tipologie di unità realizzate negli anni precedenti¹⁵⁷. È stato così possibile realizzare anche una rete di mezzi SAR di alte prestazioni e pronti a muovere all’istante giorno e notte, grazie a una pluralità di equipaggi che si avvicendano nella conduzione del mezzo.

¹⁵³ Art. 2, comma 01 del D.L. 21 ottobre 1996, n.535, convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, che ha integrato l’art. 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

¹⁵⁴ Legge 6 marzo 2001, n. 51 e D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 196.

¹⁵⁵ Ci si riferisce in particolare agli accordi con l’Amministrazione doganale per il c.d. “pre-clearing”, vale a dire lo sdoganamento delle merci anche prima che la nave in arrivo giunga in rada, una volta che essa, in corso di navigazione, è stata ingaggiata dai sistemi di monitoraggio delle capitanerie.

¹⁵⁶ Circolare 84/038722 in data 1° luglio 1998 del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

¹⁵⁷ La legge 30 novembre 1998, n. 413, concepita e portata ad approvazione durante il mandato dell’A.I.C. Renato Ferraro, ha consentito la realizzazione di 183 unità navali, tra cui 6 pattugliatori da 50 metri classe “Saettia”, 28 motovedette d’altura classe 200 S e 68 motovedette SAR “ogni tempo” a breve autonomia della classe “800”, che si sono aggiunte alle 24 unità già realizzate precedentemente per consentire la costruzione di una efficacissima rete di mezzi SAR “ogni tempo”.



Fig. 83. Una unità “Classe 300” e un velivolo AW139 della Guardia Costiera in attività operativa. Le motovedette di salvataggio “ogni tempo” classe 300, prodotte in 20 esemplari e tuttora in produzione, si sono rivelate particolarmente idonee nei soccorsi a migranti.

A questi mezzi hanno fatto seguito, e siamo ai giorni nostri, i pattugliatori da 90 metri, un supply vessel da 65 metri e le motovedette classe “400” per la vigilanza pesca, nonché le motovedette SAR “ogni tempo” a media autonomia della classe “300”, che si sono rivelate particolarmente adatte alle operazioni di soccorso ai migranti nello Stretto di Sicilia.

Anche la componente aerea è stata sviluppata con l’acquisizione di aerei da ricognizione a lungo raggio ATR-42 e di elicotteri AB 412 e AW 139 per operare da tre

basi principali (Sarzan, Pescara e Catania), con possibilità di rischieramenti, secondo le esigenze, su aeroporti civili e militari.

Molto importanti, per la realizzazione dei mezzi, sono stati i fondi europei, che il Corpo ha saputo acquisire con lungimirante visione delle esigenze future. Grazie ai fondi europei, anche in anni di tagli al bilancio, è stato possibile portare avanti programmi complessi ed ambiziosi che hanno esaltato le capacità operative della guardia costiera.

Al di là dei mezzi, comunque ragguardevoli per qualità e quantità, ancorché mai sufficienti di fronte alla contemporaneità delle emergenze da affrontare, l’elemento centrale e qualificante resta il personale, i giovani e i meno giovani, gli uni e gli altri con quella forte motivazione che nasce dal contatto quotidiano con il mondo reale e dalla consapevolezza dell’importanza del proprio ruolo; che operano con l’entusiasmo travolgente dei volontari e, insieme, con la capacità professionale dei veterani.

L’abolizione del servizio militare e la professionalizzazione delle Forze Armate hanno consentito di sostituire tutto il personale di leva con professionisti¹⁵⁸, e di investire nella formazione umana non solo sotto l’aspetto tecnico, ma anche sotto quello etico e motivazionale favorendo così lo sviluppo di uno spirito di Corpo e di appartenenza all’Istituzione che ha posto in



Fig. 84. Un velivolo AW139 della Guardia Costiera.

¹⁵⁸ In particolare la legge 23 agosto 2004, n. 226, fortemente voluta e tenacemente perseguita dall’A.I.C. Eugenio Sicurezza, ha permesso di completare la sostituzione in rapporto di 1:1 di tutto il personale di leva (3.325 unità) con personale volontario e in Spe.

secondo piano la gerarchia tradizionale e che ha sviluppato, a livello individuale, un forte spirito di iniziativa e di continua ricerca dell'eccellenza.

A livello dottrinale si è compreso che non basta più intervenire con prontezza ed efficacia laddove si verificano situazioni di emergenza, ma che occorre sviluppare politiche della sicurezza marittima, della tutela ambientale e del controllo della pesca a tutto campo, per individuare le situazioni di potenziale pericolo ed investire nella prevenzione, particolarmente laddove gli incidenti possano comportare conseguenze di particolare gravità. In quest'ottica la commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi, di cui all'art. 466-bis del regolamento al codice della navigazione, istituita nel 2001, è divenuta



Fig. 85. Anno 2004. L'allora Comandante Generale, Ammiraglio Eugenio Sicurezza, con Mons. Angelo Bagnasco, che in quel tempo ricopriva l'incarico di Ordinario Militare per

nel 2011 organismo investigativo indipendente sui sinistri marittimi¹⁵⁹ con il preciso scopo di valorizzare le risultanze delle indagini e le esperienze tratte dall'analisi dei sinistri al fine di avanzare proposte, anche di modifica della normativa internazionale, nell'impegno incessante alla prevenzione degli incidenti, andando ad agire sulle cause prime che determinano situazioni di pericolo nel campo dei trasporti marittimi.

A fronte dell'impegno e della tensione per la salvaguardia del mare e dei naviganti è doveroso qui ricordare il sacrificio supremo del Capitano di fregata Natale De

Grazia, ucciso il 13 dicembre 1995 durante un'indagine sullo smaltimento in mare di rifiuti tossici e nocivi, la cui memoria è onorata dalla medaglia d'oro al merito di marina e quello del Tenente di vascello Roberto Aringhieri, deceduto il 28 ottobre 1995 nel corso della missione "Sharp Guard", durante la guerra di Jugoslavia, medaglia d'oro al valor di marina alla memoria, nonché tutti i caduti in missioni di servizio, tra i quali ricordiamo l'equipaggio dell'elicottero Koala 9-07, precipitato sui monti dell'Uccellina il 18 ottobre 2001 durante un'esercitazione internazionale SAR e il personale in servizio presso la torre piloti di Genova, abbattuta il 7 maggio 2013 da una nave in manovra.

La caduta del muro di Berlino (1989) ha aperto un'epoca di potenziale, illimitato sviluppo per un'umanità libera dalle minacce dell'olocausto nucleare, eppure caratterizzata da frequenti conflitti locali, dal fenomeno del terrorismo e delle migrazioni di massa - che si sono trasformate anche in azioni di esodo di folle di disperati alla ricerca di una vita

¹⁵⁹ Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in attuazione della direttiva comunitaria 2009/18/CE.

migliore - e dal fenomeno dell'emigrazione clandestina via mare, prima dall'Albania e dal Kosovo, poi dal Nord Africa e dal Medio Oriente¹⁶⁰.

Frattanto la globalizzazione, delocalizzando le produzioni industriali, ha fatto crescere oltremodo i traffici marittimi e, con essi, la tipologia e la stazza delle navi impiegate, che richiedono nuove e più adeguate infrastrutture portuali e che pongono problemi nuovi per la sicurezza della navigazione e per la salvaguardia dell'ambiente marino, temi oltretutto molto sentiti, al presente, dall'opinione pubblica.

In questi contesti, a volte drammatici, a volte esaltanti ma comunque sempre impegnativi e nuovi, il Corpo delle Capitanerie è presente e propulsivo nella attuazione di quel modello di sicurezza produttiva che è elemento fondamentale dello sviluppo di un'economia moderna, con la forza di quella grande tradizione di sacrificio e di servizio con la quale ha accompagnato in questi 150 anni la storia del Paese.

¹⁶⁰ Per l'attività di soccorso in mare svolta a favore dei migranti, il sottocapo Gianluca Piscardi è stato insignito di medaglia d'oro al merito di marina e lo stendardo delle unità navali del Corpo di due medaglie d'oro al merito civile.

Il Corpo in cifre

Personale: 10.990 unità, di cui : Ufficiali 1150, Sottufficiali 4301, Truppa 4795, Ufficiali in ferma prefissata 107, Personale civile 637 (al 31 marzo 2015).

Area d'intervento: 7.600 Km. costa, 155.000 kmq acque marittime interne e territoriali (su cui l'Italia esercita la sovranità); 350.000 Kmq acque marittime ulteriori sulle quali l'Italia ha diritti (sfruttamento risorse) o doveri (protezione ambiente, soccorso), per un totale di 505.000 Kmq (il territorio dello Stato è pari a 301.000 Kmq).

Macro-funzioni: Sicurezza della navigazione, dei porti e delle coste, ivi comprese la ricerca e il soccorso in mare; protezione ambiente marino; controllo della pesca. Inoltre: compiti di amministrazione periferica dello Stato in materia di formazione del personale marittimo, di iscrizione del naviglio mercantile e da pesca, di diporto nautico, di demanio marittimo e di contenzioso per gli illeciti amministrativi; funzioni di polizia giudiziaria.

Comando Generale: a Roma, presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti, un Comandante Generale, 7 Reparti, più due presso il Ministero Politiche Agricole (pesca marittima) e il Ministero Ambiente (protezione ambiente marino), Centrale Operativa con funzione di Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo.

Componente territoriale: 15 Direzioni Marittime, 55 Compartimenti marittimi (compresi i 15 sedi di Direzione Marittima), 51 Circondari, 125 uffici locali e 61 delegazioni di spiaggia.

Componente specialistica: 3 basi aeree (Sarzanà, Catania e Pescara); 5 nuclei subacquei; 1 Reparto supporto navale (Messina).

Organizzazione soccorso in mare: 1 Centro nazionale di coordinamento (presso il Comando Generale) e 15 Sottocentri di area (presso le Direzioni Marittime).

Mezzi aerei: 6 aerei (per la ricerca a medio e lungo raggio) e 13 elicotteri SAR;

Mezzi navali: 6 navi, 46 unità d'altura (classi 400, 300 e 200S) e circa 300 unità costiere (classi 500, 800 e 2000, battelli Alfa e Bravo).

Immobili in uso: 796, di cui 688 demaniali e patrimoniali, 13 in locazione e 95 in comodato gratuito. Gli immobili ospitano uffici, casermette, magazzini e 1061 alloggi.

Bilancio previsione 2015: 741,82 milioni di euro (personale: 585,55; investimenti: 89,00; funzionamento: 48,60; altro: 18,67).