

CAVOUR E LA NASCITA DELLA MARINA DEL REGNO D'ITALIA

Amm. di Squadra (a) Ferdinando SANFELICE di MONTEFORTE

“Eccolo là! Seduto al banco dei ministri; con le gambe a cavalcioni, una stecca in mano. Voltasi a destra e sinistra, e talora verso le spalle, per rispondere a deputati che vengono a parlargli. Ascolta abitualmente col sorriso le accuse e le ingiurie: ma talvolta se ne sdegna; s’impazientisce sempre ai discorsi noiosi”¹.

Questa descrizione di Cavour, quando si trovava nel suo ambiente naturale, il Parlamento Subalpino, e visibilmente ci sguazzava, ci dà già una prima idea del personaggio. Egli non era certo un bell’uomo: “di bassa statura, di viso tondo e direi napoleonico, bianco-rosso di carnagione; capelli biondi e quasi rossi, ed ora mezzi bianchi; testa voluminosissima, fronte spaziosa, occhi cerulei e vivi, naso regolare e ben fatto; i peli del cranio si diradavano e andava a essere mezzo calvo”². Tutto questo senza parlare della pancetta, frutto della sua passione per la buona tavola, nonché della sua vista che presto ebbe un calo, costringendolo a portare gli occhiali.

Ma, oltre ad essere bruttino, Cavour sapeva di non essere nato ricco, non avendo, da secondogenito, diritto ai beni di famiglia; forse anche per questo si rivelò tendenzialmente un iperattivo, con idee politiche ben radicate e notevole ambizione di affermarsi nella vita, “avidò di piaceri, ghiotto a mensa e a letto, cinico negli affari di cuore che per lui erano solo affari di pelle, spericolato giocatore d’azzardo, capace

¹ A. VIARENGO. *Cavour*. Salerno Editrice, Roma, 2010, pag. 447.

² Ibid. pag. 474.

di sacrificare al successo anche le amicizie più care. Ma (si rivelò un) animale politico, quando alla politica dopo tante esperienze si volse, quale raramente se n'era visti d'eguali"³.

Quali erano state queste esperienze? Da buon figlio cadetto, egli era prima entrato nel Regio Esercito venendo destinato al Genio Militare, dove si segnalò rapidamente come un "pericoloso sovversivo" in quanto sosteneva le proprie idee su tutte le questioni, comprese quelle politiche, in modo "forte e chiaro" anche ai suoi superiori. Ovviamente, queste idee erano miglia distanti dal "*politically correct*", dato che gli ufficiali anziani erano uomini autoritari – che quindi accettavano solo l'obbedienza cieca – e spesso di idee anti-liberali; una volta lasciato il servizio, egli si dedicò alle speculazioni finanziarie, ma soprattutto all'agricoltura, a Leri, la tenuta di famiglia nel Vercellese, ma - una volta accertato che i sistemi in uso erano obsoleti – egli viaggiò in tutta Europa per trovarne di nuovi.

In questo suo viaggiare, Cavour non si limitò ad osservare i progressi nell'agricoltura, ma essendo curioso ed interessato agli eventi politici ed economici, assorbì quelle nozioni e costruì quelle capacità, che si rivelarono determinanti per la sua successiva carriera politica: la conoscenza della dimensione internazionale dei problemi, anche quelli apparentemente interni ad un paese, la consapevolezza che il Piemonte non avrebbe potuto far nulla senza che una potenza europea lo appoggiasse, e

³ I. MONTANELLI. *A Scuola di realismo da Camillo il "contadino"*. Il Corriere della Sera, 7 agosto 2010, pag. 17 (ripubblicato da Il Giornale del 16 marzo 1977),

soprattutto una serie di rapporti personali con tanti personaggi francesi ed inglesi, che più tardi gli saranno preziosi.

Cavour era diventato quindi, insieme a Massimo d'Azeglio, uno dei pochi cosmopoliti nel suo Paese, e quindi un predestinato a governarlo. Sulla sua carriera politica e sui suoi successi sono state scritte intere biblioteche, e l'argomento è a Voi ben noto; il mio scopo è oggi quello di mostrarvi un Cavour lievemente diverso, il Ministro, e poi passare a raccontarvi, più in dettaglio, come egli resse il Dicastero della Marina.

Una volta uscito dalle aule del Parlamento, per Cavour iniziava la parte più massacrante della giornata, anche perché, essendo sostanzialmente un accentratore, voleva vedere tutto e firmare ogni pratica: spesso e volentieri, infatti, egli assumeva direttamente la gestione – il portafoglio - di più Ministeri contemporaneamente. Come racconta un suo collaboratore, nel 1859 egli “s’era fatto portare un letto negli uffici del Ministero della Guerra, e la notte, avvolto nella sua veste da camera, egli correva dall’uno all’altro Ministero, per dar ordini ora all’artiglieria, ora alla corrispondenza diplomatica, talora infine alla polizia”⁴. Fu questa incapacità di delegare il lavoro che lo spinse a svolgere un’attività frenetica, oltre ogni limite di resistenza e che, secondo alcuni, lo portò prematuramente alla tomba.

⁴ A. VIARENGO. Op. cit. pag. 387.

Inutile dire che Cavour, con questo modo di lavorare, poteva dedicare ad ogni singola questione un tempo minimo; questo non era un inconveniente per i grandi progetti, sui quali egli rifletteva continuamente, anche mentre si occupava di altro, ma i problemi di gestione apparentemente più minuti venivano affrontati con impazienza, spesso venivano lasciati a mezzo, e talvolta i risultati, come vedremo alla fine, erano scadenti, specie quando gli era impossibile controllare l'esecuzione di tutto ciò che aveva disposto. Il panorama che andiamo a tracciare, quindi, sarà un'alternanza di luci e di ombre.

L'inizio della sua vita da Ministro avvenne sotto il governo d'Azeglio, nel turbolento periodo successivo alla sconfitta di Novara. Come parlamentare, Cavour aveva acquisito un'influenza notevole, di cui il governo doveva tener conto; per rafforzarsi, quindi, d'Azeglio iniziò a pensare come inserirlo nella compagine ministeriale, in base al vecchio detto secondo cui "chi non puoi distruggere, è meglio che ne faccia un tuo amico".

Il sogno di Cavour era il Ministero delle Finanze, incarico per il quale egli si sentiva particolarmente portato; invece, esso era retto all'epoca dal ministro Nigra, un collaboratore fidatissimo di d'Azeglio, ma non molto stimato dal giovane Camillo. La morte improvvisa del Ministro dell'Agricoltura e Commercio, Pietro di Santa Rosa, suo compagno di scorribande in gioventù, gli aprì invece quella porta d'accesso ad un Ministero.

A questo incarico, relativamente poco importante, il d'Azeglio – che evidentemente non voleva avere il Cavour alle Finanze, dove questi avrebbe condizionato tutta l'opera del governo - aggiunse quello della Marina, che fu quindi distaccata per la prima volta dal Ministero della Guerra. L'11 ottobre 1850, quindi, il giornale *// Risorgimento* pubblicava la notizia che “questa mattina il Conte Camillo Cavour prestò giuramento a S.M. il Re nella sua qualità di Ministro di Agricoltura e Commercio”⁵. Il nuovo Ministro aveva compiuto, nell'agosto precedente, 40 anni.

Come era prevedibile, vi furono molte critiche allo scorporo della Marina dalla Guerra, anche se queste sbocciarono soprattutto dalla penna dell'onorevole Lorenzo Valerio, diventato in quel periodo il principale oppositore di Cavour, che fece un'osservazione fin troppo facile, scrivendo sul suo giornale chiamato impropriamente *La Concordia*, visto che le sue pagine contenevano feroci polemiche: “non possiamo persuaderci com'egli, non marino né militare, creerà ed avvierà una marina guerriera”⁶.

A dire il vero, lo stesso Cavour, da parte sua, aveva scritto nella sua prima lettera al contrammiraglio Corporandi d'Auvare, Comandante Generale della Marina (come facente funzione, dato che il titolare, il Principe Eugenio, ormai risiedeva a Torino) che “a malincuore aveva assunto tale incarico per l'ignoranza tecnica sulla speciale

⁵ G. GONNI. *Cavour Ministro della Marina*. Ed. Zanichelli, Bologna, 1926, pag. 7.

⁶ *Ibid.* pag. 9.

amministrazione marittima”⁷. La situazione, peraltro, imponeva la presenza di una “scopa nuova” come si direbbe oggi, ma soprattutto di un Ministro “politico”.

I motivi che avevano spinto il d’Azeglio a scorporare la Marina dal suo ambito militare, aggregandola a un Ministero civile, erano però particolarmente seri. Vi erano anzitutto le esigenze, peraltro inoppugnabili, vuoi di collegarla alla Marina mercantile, in modo da avere una gestione sinergica del potere marittimo del Paese, vuoi di porre fine alla situazione di perenne anossia in cui essa era tenuta dal Ministero della Guerra, fin troppo attento alle esigenze dell’Esercito - tanto che spesso Vittorio Emanuele I e, soprattutto, Carlo Felice dovettero insistere per farle avere fondi più adeguati.

Ma la causa principale era dovuta al fatto che la campagna navale del 1848-49, condotta dall’intera flottiglia sarda, coadiuvata da navi della Marina delle Due Sicilie, era stata particolarmente insoddisfacente. In coincidenza con la dichiarazione di guerra, al Comando Generale della Marina era avvenuta una successione di cambiamenti rovinosi, sia pure dettati dalla pura necessità: anzitutto, il Principe Eugenio di Savoia - Carignano, amato e rispettato dagli equipaggi, aveva dovuto assumere la Luogotenenza del Regno, ed aveva quindi ceduto la gestione della Marina, come facente funzione, al contrammiraglio Giuseppe Albini, già noto per la

⁷ Ibid. pag. 10.

deludente campagna navale in Sud America, da lui condotta al comando della fregata "*Regina*" nel 1839.

Immediatamente dopo questo cambiamento, per effetto dell'atmosfera di entusiasmo, in cui specie i giovani ufficiali ardevano dalla voglia di combattere, lo stesso Albin aveva voluto assumere il comando delle forze navali coalizzate, comprendenti infatti anche navi napoletane; il suo incarico passò quindi di mano ancora una volta, fatto che, come sempre accade, provocò un vuoto di potere e un disorientamento generale. Il nuovo Comandante Generale, facente funzione, divenne il contrammiraglio Corporandi d'Auvare.

Questi era un uomo leale fino allo scrupolo, severo fino all'inflessibilità con i dipendenti, con i quali entrerà spesso in conflitto, tanto da creare talora tensioni nella Forza Armata, anche se, come vedremo, aveva alcune buone ragioni per farlo, data la situazione interna della Marina Sarda.

Da parte sua, l'Albin, una volta radunate le forze e arrivato in Adriatico, prima si lasciò sfuggire la squadra navale austriaca, inferiore di numero, che era stata incontrata per caso in mare aperto, non impegnandola in combattimento e consentendole quindi di rinchiudersi in porto, e poi si limitò a tenere il blocco navale alla rada di Trieste in un modo che fu violentemente criticato, visto che lasciava passare tutti i mercantili diretti a quel porto.

Sappiamo delle titubanze dell'ammiraglio e dello scontento degli ufficiali grazie alla corrispondenza che un giovane sottotenente di vascello "ammanigliato"⁸, Vittorio Ferrero della Marmora, teneva con sua madre; le lettere che questi scriveva erano infatti molto dettagliate, e ovviamente finivano per fare il giro della cerchia ministeriale di Torino. Tutti quindi sapevano che molte cose non andavano per il loro giusto verso, in Adriatico.

Ancora peggio, l'ammiraglio – dopo l'armistizio successivo alla sconfitta di Custoza – non fece nulla per sostenere l'auto-proclamata Repubblica di Venezia, sottoposta dagli Austriaci ad assedio da terra ed al blocco da mare e persistette nella sua inerzia malgrado la ripresa delle ostilità, salvo poi a recuperare i patrioti, una volta firmata la resa della città.

Mentre la squadra, dopo il ritiro delle navi napoletane, aveva finito per andare ad Ancona, dove rimase inattiva per vari mesi anche dopo la sconfitta di Novara, lo scontento degli equipaggi cresceva a dismisura, tanto che il Principe Eugenio pregò il suo fido collaboratore, il marchese Ippolito Spinola di seguire la situazione; purtroppo, la Marina sarda non era compatta, dato che l'elemento genovese, preponderante, vedeva i Piemontesi come degli occupanti; di conseguenza alla "grande disunione fra comandanti con l'ammiraglio, (si aggiungeva) poi disunione fra ufficiali e negli equipaggi; questi poco subordinati e contro gli ufficiali"⁹. Questo

⁸ Espressione usata in Marina per dire che una persona gode di potenti appoggi in sede politica.

⁹ Ibid. pag. 4.

miscuglio esplosivo non poteva che portare a un ammutinamento, e questo scoppiò, sia pure sotto forma della richiesta pressante di “o combattere il nemico o tornare a Genova”¹⁰.

In quest’ultima città, oltretutto, erano scoppiati dei violenti moti, nel corso dei quali “gli odiati forti del Castelletto e di San Giorgio furono demoliti a furor di popolo”¹¹; solo la presenza delle navi avrebbe riportato la calma, e così fu. Come vedremo, a partire da quel momento in Cavour maturò la convinzione che la flottiglia sarda dovesse allontanarsi da Genova e trovare un’altra base.

Subito dopo il ritorno della quiete in città, e una volta che la squadra fu smobilitata, passando in disarmo, furono presi gli inevitabili provvedimenti punitivi, da parte del contrammiraglio d’Auvare, sulla base delle durissime leggi e i regolamenti in vigore. Questi, purtroppo, risalivano all’epoca dell’assolutismo monarchico, essendo stati emanati nel 1826, ma risentivano ancora del retaggio dei secoli precedenti, riflettendo la dura disciplina delle galere.

In definitiva, si trattò di una vera e propria repressione: “non pochi ufficiali, sottufficiali e marinai *furono* giubilati o posti sotto processo, con relative condanne alla galera ed alla catena militare nei bagni”¹², tra i quali quello di Fenestrelle. È chiaro che questi provvedimenti si innestavano in una situazione con pesanti risvolti

¹⁰ Ibid. pag. 5.

¹¹ P. MANUELE. *Il Piemonte sul Mare*. Ed. L’Arciere, Cuneo, 1997, pag. 131.

¹² G. GONNI. Op. cit. , pagine 5-6.

politici, essendo stati decisi nei confronti di personale ribellatosi perché voleva combattere; il forte contrasto tra i vecchi regolamenti e le nuove situazioni aveva aggravato la situazione della Marina, portando al parossismo le tensioni già esistenti e demoralizzando i più.

Logicamente, il primo incartamento che Cavour si fece portare fu appunto quello dei provvedimenti presi nei confronti dei “ribelli”, e dalle carte egli ricavò l’impressione che fossero stati compiuti degli eccessi e delle vendette trasversali, anche per delazioni degli uni contro gli altri. In realtà, la disunione nella Marina era endemica, vuoi per la litigiosità degli ufficiali, vuoi fra gli equipaggi, per la scarsa fedeltà della loro componente genovese alla Corona.

Pur non avendo ancora chiara la situazione, egli agì d’impulso, sconfessando l’ammiraglio d’Auvare: anzitutto riammise in servizio, fra gli ufficiali discriminati, coloro che avevano espresso il desiderio di continuare a servire nella Marina. Passando poi ai condannati, Cavour ottenne dal Re un provvedimento di condono. Venivano in tal modo eliminate le cause immediate dello scontento generale, anche se a spese della disciplina; il codice della Marina venne poi reso più vicino a quello dell’Esercito, che era molto più liberale e adeguato ai tempi.

Inoltre, Cavour prese un altro provvedimento poco fortunato, sempre nei primi mesi del suo incarico, decidendo la rimozione del vice ammiraglio Eugenio di Savoia,

nipote prediletto del Re Carlo Alberto, da poco riconosciuto come Altezza Reale e divenuto Principe di Carignano, dall'incarico di Comandante Generale della Marina.

Grazie alla sua popolarità presso il personale, il Principe era sempre riuscito a smorzare i litigi ed i pettegolezzi che piagavano il corpo degli ufficiali, ma proprio per questo egli poteva diventare un intralcio per l'azione del Ministro, che non voleva essere condizionato dal Principe nella sua azione: infatti, Cavour voleva porre fine alla caratteristica spiccatamente "aristocratica" del corpo degli ufficiali, introducendovi una maggiore componente borghese.

La tecnica adottata fu quella di promuovere il Principe al grado onorifico di Ammiraglio e convincerlo a dedicarsi ai numerosi incarichi di Stato che, come abbiamo visto, gli erano affidati di continuo. Va detto che, negli anni successivi, la stima di Cavour per il Principe crebbe talmente che egli lo propose nel 1860 come Luogotenente del Regno prima a Firenze e poi a Napoli, per rimediare ai problemi che Farini, suo predecessore in quest'ultimo incarico, aveva causato.

Mandato via il Principe, però, vennero alla luce tutte le diatribe e le disunioni che fino ad allora erano state sopite dalla sua opera pacificatrice. In sintesi, togliendo il coperchio, egli aveva messo a nudo il pentolone nel quale bollivano le inimicizie e le disunioni. Ben presto, infatti, anche Cavour vide che il germe della discordia e dell'indisciplina covava a tutti i livelli, specie tra i massimi responsabili del corpo ufficiali, e decise di stroncarla, avendo notato come "ai comandanti *delle* navi

sembrava possedere gli attributi assoluti del governo cui appartenevano; sembrava loro sentirsi altrettanti piccoli despoti, la cui volontà, anche nell'ordine civile, costituiva la legge a cui esigevano che gli altri si sottomettessero"¹³, un atteggiamento che Cavour non era disposto a tollerare, dando così ragione, sia pure a posteriori, all'ammiraglio d'Auvare.

La prima vittima fu il comandante della corvetta a vapore "*San Giovanni*", il comandante Tholosano – che vedremo scontrarsi con Cavour anche negli anni successivi. Questi si prese una solenne ramanzina per iscritto, essendosi rifiutato di eseguire alcuni esperimenti con le macchine, che lui odiava, da buon appassionato cultore della vela, ed avendo mostrato poca deferenza verso il contrammiraglio d'Auvare, nel suo rapporto.

Peggio andò al Marchese Incisa, comandante del brigantino a palo "*Aurora*", il quale fu sottoposto al Consiglio di Disciplina, essendosi fermato, senza giustificazione, troppo a lungo nel porto di Cagliari, malgrado stesse compiendo la campagna estiva d'istruzione degli allievi della Scuola di Marina.

Ma ben altri ufficiali, di lì a poco, caddero sotto la mannaia del Ministro: furono infatti convocati due Consigli di Guerra, per indagare sulle presunte mancanze commesse da due comandanti di nave, i capitani di vascello Alberto Paroldo,

¹³ Ibid. pag. 28.

comandante del brigantino “*Eridano*”, distaccato in Sud America, e Carlo Pellion di Persano, comandante della corvetta mista (a vapore) “*Governolo*”.

Il primo, comandante superiore a Montevideo, era stato accusato di aver favorito il contrabbando d’armi, svolto dalla corvetta “*Fama*”, posta alle sue dipendenze, oltre ad essersi impegolato in una faccenda amorosa con una signora sposata, fatti puntualmente riportati con abbondanza di particolari dal locale Console Sardo, nei suoi rapporti; malgrado il Consiglio avesse assolto il Paroldo, pur negandogli un attestato di buona condotta, il Cavour gli inflisse un “alto biasimo ammonitore, secondo (quanto) ci manifestò la lettera (inedita) al Comandante Generale della Marina”¹⁴, ponendo così fine alla sua carriera.

La questione riguardante il Persano, invece, era più complicata: egli doveva andare con la sua nave a Londra, sia per la campagna d’istruzione degli Allievi, sia per portarvi dei materiali per l’Esposizione Internazionale delle industrie. La notizia della missione, oltretutto, era finita sui giornali, scatenando una polemica sull’uso “improprio” di una nave da guerra a fini non istituzionali: in particolare, l’on. Revel decise di sfruttare questo evento come appiglio per mettere in difficoltà Cavour e dimostrare la sua inidoneità a svolgere l’incarico di Ministro della Marina, facendo un intervento in Parlamento molto sgradevole per Cavour.

¹⁴ Ibid. pag. 34.

Per complicare la questione, il Persano, nell'uscire dal porto di Genova, mentre soffiava una tramontana piuttosto tesa, "andò a dare in secco sugli scogli di Santa Limbania"¹⁵, per dirla con le parole di un coevo.

Anche se i danni risultarono minimi, e la nave poté ripartire pochi giorni dopo per la sua missione, l'incaglio originò vari pettegolezzi, dato che quegli scogli erano ben noti a tutti i frequentatori del porto di Genova; quindi il contrammiraglio d'Auvare – che non stimava il comandante - reagì con una lettera di rimprovero estremamente severa, ottenendo una risposta particolarmente pepata.

Il Persano, peraltro, era stato lungamente a Corte, ed era molto amico del Primo Ministro, il quale intercedette a suo favore. Malgrado ciò, Cavour decise di sostituirlo con il comandante Tholosano, che fu inviato a Londra e assunse il comando della nave. Persano diede le dimissioni che vennero rifiutate, e si sottopose al Consiglio di Guerra, che lo assolse dalle accuse di "insubordinazione e di rifiuto d'ordini, per le quali cose era stato denunciato dal d'Auvare"¹⁶.

Forte di questa sentenza, il Persano chiese di riavere il comando dell'*Governolo*", richiesta che non gli fu esaudita; oltretutto, pochi mesi dopo, quando Cavour gli assegnò il comando di un gruppo navale, specie per calmare d'Azeglio, il Persano rifiutò l'incarico, adducendo motivi familiari, senza che neanche questo diniego ne compromettesse la carriera.

¹⁵ Ibid. pag. 39.

¹⁶ Ibid. pag. 43.

Mentre si doveva occupare della scarsa disciplina dei comandanti di nave, sul tavolo di Cavour arrivò un altro problema molto serio, segnalatogli dal Ministero degli Esteri: numerosi marinai dei mercantili sardi, che operavano lungo le coste sudamericane del Pacifico, disertavano, attratti com'erano dalle possibilità di lavoro che le ricche colonie commerciali genovesi offrivano loro.

Malgrado la pressione dei Consoli, che avrebbero voluto la presenza di navi da guerra, per reprimere il fenomeno, Cavour si rifiutò, e anziché curare i sintomi, come proponevano i Consoli, curò il problema di fondo, facendo finalmente votare dal Parlamento una legge sulla Marina Mercantile, antesignana dell'attuale Codice della Navigazione.

L'ultima iniziativa, quella più importante presa da Cavour durante questo suo primo periodo come Ministro, fu quella di proporre il trasferimento della Marina da Guerra da Genova a La Spezia. Il motivo ufficiale era il suo desiderio di valorizzare quella cittadina, nell'ambito della sua politica di incremento delle infrastrutture del paese – un presupposto indispensabile per il suo sviluppo economico, liberando nel contempo spazi vitali per il porto di Genova.

In effetti, il porto di Genova, già allora privo di spazio per espandersi nell'entroterra, una volta liberato dalla coabitazione tra Marina militare e mercantile per specializzarsi nel ruolo di terminale di commercio, avrebbe potuto ingrandirsi, dando un contributo ancora più grande alla ricchezza nazionale.

Abbiamo visto, però, che in questo progetto giocava anche la volontà del Ministro di rompere il legame tra la Marina e la Superba, rivelatosi negativo per la disciplina degli equipaggi. Naturalmente, le pressioni contrarie furono notevoli – l'indotto della Marina era cospicuo per l'economia genovese - tanto che la Commissione parlamentare espresse parere negativo e, per il momento, non se ne fece nulla.

Per Cavour, intanto, questo suo primo periodo da Ministro della Marina volgeva alla fine: la svolta conservatrice del Ministero d'Azeglio, occasionata dalla contestata elezione di Rattazzi alla Presidenza della Camera, sostenuta da Cavour contro il volere del Primo Ministro, era anche la conseguenza del colpo di stato di Luigi Napoleone in Francia, le cui pressioni sul governo di Torino, unite a quelle dall'Austria, intese ad espellere i rifugiati politici, rendevano impossibile la permanenza in quella compagine dei liberali moderati.

Di conseguenza, d'Azeglio diede le dimissioni, il 12 maggio 1852, e formò un nuovo gabinetto, senza né Cavour né Farini. Subito, in omaggio alla destra parlamentare, il cui appoggio era essenziale, la Marina fu reinserita nel Ministero della Guerra, con La Marmora come titolare del dicastero. Si ricreava in tal modo una situazione che vedeva, secondo le parole di Cavour, "a Torino un centro che non ha autorità ed a Genova un altro che non ha responsabilità"¹⁷; anche per questo, il Comandante

¹⁷ Ibid. pag. 92.

Generale, contrammiraglio d'Auvare, diede le dimissioni, venendo sostituito dal parigrado Pelletta di Cortanzone.

Ma il nuovo governo d'Azeglio ebbe vita breve, travolto come fu dalla sua legge sul matrimonio civile, contro la quale la Chiesa aveva sollevato un forte movimento di protesta, ed il 4 novembre successivo Cavour ebbe l'incarico di Primo Ministro. Da quel momento, anche se non tenne sempre per sé il portafoglio della Marina, quest'ultima ebbe in lui un supervisore severo ma anche un protettore sollecito.

Uno dei primi atti del nuovo Primo Ministro fu quello di sollecitare di nuovo il trasferimento della Marina militare a La Spezia, tanto che arrivò a minacciare "un intervento del governo se il Consiglio Comunale di Genova non avesse rapidamente deliberato la trasformazione dell'arsenale militare in porto commerciale"¹⁸. Analoghe pressioni furono da lui esercitate nel 1857, ma sempre con scarso successo.

Il problema, infatti, era che bisognava costruire una base adeguata a La Spezia, la cui rada era attrezzata solo per consentire la quarantena alle navi da guerra di ritorno dall'estero; oltretutto, malgrado i finanziamenti che Cavour aveva destinato alla nuova base, quando il Regno si dovette preparare per la guerra nel 1859, egli dovette a malincuore stornare i fondi assegnati per quell'opera, limitandosi a fortificare il golfo, e dilazionando ancora una volta il trasferimento della Marina nel

¹⁸ A. VIARENGO. Op. cit. pag. 251.

Golfo dei Poeti, impresa che sarà quindi portata a compimento solo dopo l'unificazione dell'Italia.

Pochi mesi dopo l'avvento del nuovo Ministero, Persano, che ne frattempo aveva riottenuto il comando del *Governolo*, incappò in un altro incidente, "investendo gravemente nella dura punta est dell'isola di Santa Maria (arcipelago della Maddalena) mentre trasportava in Sardegna Vittorio Emanuele II, il Duca di Genova e il Principe di Carignano. Per questo investimento fu sottoposto ad un secondo Consiglio di Guerra; questa volta però fu condannato alla retrocessione di un grado per sei mesi, ed al servizio sedentario di capitano di porto di Genova"¹⁹, dove rimase fino al 1858. La sua carriera sembrava finita, ma gli appoggi a Corte, come vedremo, gli daranno altre possibilità di riprendersi.

Durante la guerra contro la Russia, le navi della Marina sarda si comportarono bene, rifornendo il contingente piemontese in Crimea, anche se non furono mai integrate nella linea di battaglia franco-inglese; era merito del Ministro, che aveva finalmente dato i finanziamenti necessari al suo corretto funzionamento, e aveva scelto un buon comandante, il capitano di vascello Orazio di Negro, malgrado Persano, nonostante fosse in disgrazia, avesse avanzato la sua candidatura per quell'incarico.

Un anno dopo, Cavour dovette occuparsi degli strascichi della fallita spedizione di Carlo Pisacane, conclusasi tragicamente: questi aveva usato come trasporto il

¹⁹ G. GONNI. Op. cit. pag. 76.

piroscafo piemontese *Cagliari*, che era stato poi requisito dalla Marina delle Due Sicilie. Il contenzioso era reso ancor più complicato dal fatto che i macchinisti del piroscafo erano inglesi; dopo una serie di scambi di note verbali particolarmente violente, con il governo piemontese che pretendeva la restituzione senza condizioni e quello di Napoli che traccheggiava, Cavour decise di attenuare i toni, consentendo di raggiungere un compromesso, con l'aiuto della Gran Bretagna.

Quando, tre anni dopo, la guerra con l'Austria divenne imminente, fu deciso di inviare in Adriatico le navi maggiori della squadra, e di nuovo Persano si candidò per assumere il comando di quella Divisione, che invece fu affidata al parigrado Tholosano, malgrado le pressioni di d'Azeglio e di Morozzo della Rocca; per effetto delle loro insistenze, Persano ebbe in compenso il comando della fregata *Carlo Alberto*, fatto che creava una situazione molto imbarazzante, essendo egli più anziano di grado rispetto a Tholosano.

Per sanare l'imbroglio, Cavour scrisse una lettera al Comandante Generale, affinché fosse chiarito al Persano che egli dovesse "in qualunque siasi (sic) circostanza rimanere sotto i più precisi ordini del comandante della Regia Divisione navale"²⁰. Peraltro, se Cavour avesse promosso Tholosano al grado di contrammiraglio – cosa non illogica, visto il livello dell'incarico – non si sarebbe avuto alcun problema.

²⁰ Ibid. pag. 79.

Probabilmente, il passato episodio, all'epoca dell'*Eridano*, aveva indotto il Cavour a non prendere tale provvedimento.

In quella situazione che rimaneva delicata, malgrado gli ordini impartiti al Persano, il comandante della Divisione ebbe una soluzione intelligente, tanto che egli "alla prima occasione si liberò del *Carlo Alberto*, col lasciarla ad Antivari, sotto pretesto di vigilare un'insignificante minaccia nemica da Cattaro, allorché riunitasi coll'alleata flotta francese dovette far rotta per l'alto Adriatico ove Venezia doveva essere espugnata"²¹. La mossa peraltro, pur privando la squadra di una delle sue unità maggiori, era ineccepibile dato che un comandante anziano aveva più diritto degli altri a svolgere incarichi autonomi.

Ma anche il Tholosano mise Cavour in imbarazzo, nel corso di questa campagna: durante il suo trasferimento verso la zona di operazione, la Divisione navale fece sosta a Messina, per rifornirsi di carbone. Le accoglienze entusiastiche della popolazione indussero il Console ed il comandante sardo-piemontese ad assecondare manifestazioni patriottiche in favore dell'indipendenza nazionale.

Mentre il governo di Napoli evitò qualsiasi protesta diplomatica, sapendo dei piani di Napoleone III, desideroso di spodestare i Borboni e mettere Luciano Murat sul trono delle Due Sicilie, i giornali genovesi diedero ampio risalto all'accaduto. Come

²¹ Ibid. pag. 82.

risultato, Cavour chiese spiegazioni a Tholosano il quale non gli nascose nulla, attenuando in tal modo l'irritazione del Primo Ministro.

Un altro incidente sgradevole occorre a Lussinpiccolo, isola che la flotta alleata aveva occupato per farne la base avanzata per l'attacco a Venezia; accadde infatti che il *Governolo*, dovendo cambiare ormeggio – manovra di competenza dell'ufficiale in seconda, che nella fattispecie era un Veneziano, integrato nel 1849 nella Marina Sarda – passasse molto vicino alla fregata *Des Geneys*. Malgrado non fosse accaduto nulla, il comandante di quest'ultima, piemontese, apostrofò con frasi offensive il malcapitato ufficiale dell'altra nave, tanto che tutta la componente degli ex Veneziani se ne ebbe a male, con la conseguenza che, ancora una volta, il malumore e le diatribe proliferarono.

L'armistizio di Villafranca, seguito dalle dimissioni di Cavour, riportò la Divisione sarda in patria, e più precisamente a La Spezia, per l'usuale quarantena; nel frattempo, il contrammiraglio d'Auvare aveva ripreso l'incarico di Comandante Generale, probabilmente per volontà del Primo Ministro, che lo stimava; non appena le navi ebbero finalmente l'ordine di rientrare a Genova, accadde che il *Carlo Alberto* segnalasse di non potersi muovere, avendo degli inconvenienti all'alberatura.

Immediatamente il d'Auvare inviò al Tholosano una lettera di fuoco, in cui il comandante della nave incriminata, appunto il Persano, veniva accusato di scarsa

ponderatezza. Peraltro, né questa serie di problemi, né la frecciata diretta contro il comandante del *Carlo Alberto* impedirono che, nell'ottobre successivo, sia il Tholosano sia il Persano venissero promossi contrammiragli; per protesta, il d'Auvare diede per la seconda volta le dimissioni dal servizio, ritirandosi a vita privata.

Dopo la breve parentesi del Ministero Rattazzi – La Marmora, Cavour ritornò al governo; uno dei suoi primi provvedimenti fu quello di creare nuovamente il Ministero della Marina, separandolo per l'ultima volta da quello della Guerra; come Ministro, egli aveva pensato, in un primo tempo, a Domenico Ellena, deputato genovese, che era stato anche Sindaco della città. Avendo quest'ultimo rifiutato l'incarico, Cavour assunse direttamente il relativo portafoglio, il 18 marzo 1860.

Prima però che si scatenasse la serie di avvenimenti, in parte impreveduti, che portarono all'unificazione italiana, il Ministro si dovette occupare di un altro incidente, che dimostrava ancora una volta la scarsa compattezza del corpo ufficiali nella Marina Sarda, per effetto delle cattive abitudini, da parte dei comandanti, che, in precedenza, egli non era riuscito ad estirpare.

Nel porto di Genova, sulla vecchia fregata *San Michele* il comandante Galli della Mantica rimproverò molto acerbamente un suo guardiamarina, il d'Oncieux de la Batie, di fronte all'equipaggio, e, come racconta uno storico, “facendogli incontro, lo spinse fortemente con la mano. Non si saprebbe immaginare scena più

incresciosa di questa. L'impulsività della percossa che s'usava con la gente dell'equipaggio, per mala abitudine arrivava talvolta a manifestarsi crudamente anche verso un ufficiale"²².

L'incidente arrivò all'attenzione di Cavour, in quanto ambedue i protagonisti chiesero di dare le dimissioni per battersi a duello. Egli le rifiutò ad entrambi, e si adoperò per comporre la vertenza. Sarebbe bastato che il comandante Galli chiedesse scusa al giovane ufficiale; non volendo il comandante compiere quell'atto, la questione rimase in sospeso, e Cavour non ebbe il tempo di occuparsene. Di conseguenza, quando pochi mesi dopo Nizza e la Savoia furono cedute alla Francia, d'Oncieux fu uno dei pochi ufficiali di Marina ad optare per il cambio di nazionalità, a differenza, ad esempio, di Pacoret di Saint Bon.

Ma i problemi che il corpo ufficiali creava al Ministro non diminuivano: questa volta l'ennesimo incidente era stato causato dal colonnello Oscar Millet de Favèrges, il comandante del Reggimento Real Navi, un reparto che potrebbe dirsi il Predecessore dell'attuale San Marco. Adirato perché due suoi sottoposti avevano ottenuto il trasferimento nel Corpo del personale dei bagni militari, a sua insaputa, il colonnello li fece degradare con cerimonia pubblica. Cavour reagì prontamente, inviando un telegramma laconico ma indicativo al Comandante Generale della

²² Ibid. pag. 95.

Marina: “il comandante del Reggimento Real Navi sia posto agli arresti”²³, facendo poi reintegrare i due nel grado precedente.

Ma gli avvenimenti successivi alla guerra incalzavano, e il plebiscito in Toscana rese necessaria l’integrazione di quella piccolissima Marina, di grandi tradizioni ma trascurata negli ultimi decenni dai Granduchi. Come avvenuto per i membri della Marina rivoluzionaria veneta, il personale fu collocato nei ruoli in modo equanime, a seconda della loro anzianità di servizio.

Alla partenza da Quarto di Garibaldi, il comando della Divisione navale sarda era stato affidato da Cavour al contrammiraglio Persano, il quale ebbe come direttiva di “*incrociare nelle acque meridionali della Sardegna, non dovendosi allontanare al sud della costa suddetta oltre le 60 miglia*”²⁴. Il Ministro aveva ordinato, a parte, l’invio di una nave, il *Governolo* a Palermo, per proteggere i connazionali ed un’altra, l’*Authion* a Messina.

Inizialmente, il Persano creò dei problemi, cercando di ottenere maggior libertà di manovra e influire più direttamente sugli eventi, ma si prese dal Primo Ministro una ferma risposta, quasi una ramanzina, “sentito il Ministro degli Esteri” (lo stesso Cavour) che gli ordinava di attenersi strettamente agli ordini, cosa che – come vedremo – Persano fece in modo ineccepibile.

²³ Ibid. pag. 100.

²⁴ Ibid. pag. 109.

Il timore, dato che tutte le cancellerie europee erano in subbuglio, era che il governo delle Due Sicilie dichiarasse guerra al Piemonte, e trovasse un appoggio da parte della Francia; dopo pochi giorni, quindi, fu tolta la nave da Palermo e tutta la Divisione fu concentrata a Cagliari, dove si ebbe una collisione tra la fregata *Maria Adelaide* e l'*Authion*, evento che scatenò uno scoppio d'ira di Persano.

La politica che Cavour seguì, in quella difficile congiuntura, fu di tenere la flotta lontana dai piroscafi di Garibaldi, fornendo però alla spedizione tutto il supporto possibile, e armi in abbondanza; il ruolo della flotta fu quindi quella di “strumento della politica di Torino, senza deviazioni sentimentali e senza operare (apertamente) a fianco di Garibaldi, entro i ristretti confini segnati dalla convenienza politica”²⁵. In questo, Persano fu un eccellente collaboratore, che non andò mai oltre le direttive, pur cadendo spesso in “una certa genericità delle istruzioni e (nella) tendenza di dire e non dire”²⁶, come rileva uno storico contemporaneo.

Nel frattempo, Garibaldi era entrato a Palermo, e chiese a Cavour un comandante per la sua Marina, costituita da pochi giorni. Fu designato il comandante Piola Caselli, che fu seguito da un numero elevato di ufficiali, che diedero le dimissioni dal servizio per seguire il condottiero, ricevendone in cambio una serie anticipata di promozioni.

²⁵ M. GABRIELE. *Sicilia 1860- da Marsala allo Stretto*. Ed. USMM, 1991, pag. 115.

²⁶ *Ibid.* pag. 108.

Quando il Re Francesco II si rinchiuse a Gaeta e la sua flotta si rifiutò di seguirlo, dato che la maggioranza degli ufficiali era favorevole all'unità d'Italia, "man mano che le varie navi rientravano a Napoli, gli equipaggi disertavano in massa. L'entità di questo fenomeno era tale che, quando poco dopo Cavour chiese all'ammiraglio Persano di portare (anche) alcune navi napoletane di fronte ad Ancona, per sostenere con il loro fuoco la presa della città, egli ricevette come risposta che queste erano rimaste prive degli equipaggi, che in parte avevano seguito a Gaeta il loro sovrano ed in parte, ancora maggiore, eransi allontanati in seguito al decreto di fusione delle flotte emanato da Garibaldi"²⁷. La fusione della Marina napoletana si annunciava quindi più problematica del previsto.

Ma questo problema divenne ancora più spinoso dopo il crollo del Regno delle Due Sicilie. Il Persano, infatti, avendo largheggiato in promesse per ottenere l'adesione di quanti più ufficiali napoletani possibile, non solo non osò revocare le promozioni decretate con larghezza da Garibaldi agli ufficiali che si erano uniti a lui, ma delegò al comandante Vacca, napoletano, la responsabilità di inserire gli ufficiali suoi connazionali nei ruoli della Marina unitaria.

Il risultato, visto che anche il Vacca aveva largheggiato nei confronti dei suoi, fu un generale malcontento dei colleghi della Marina sarda, che si videro scavalcati dai colleghi napoletani; questo fu un errore che Cavour non ebbe modo di correggere,

²⁷ F. SANFELICE di MONTEFORTE. *I Savoia e il Mare*. Ed. Rubbettino, Soveria Mannelli, 2009, pagine 119-120.

negli ultimi giorni di vita, e che invelenì per molti anni i rapporti tra gli ufficiali provenienti dalle diverse Marine.

Eppure egli, dopo aver ricevuto il Vacca a colloquio, aveva impartito a Persano direttive ben precise, dichiarando: “ma non debbo né posso consentire che si usufrutti il grande movimento nazionale da ambiziosi smodati, le cui pretese non sono in ragione dei servizi resi. Le dichiaro che consiglierò il Re di non riconoscere in modo assoluto le promozioni fatte, ma di sottoporle ad una Commissione di scrutinio, Ove questo consiglio non venisse accolto, mi ritirerei immediatamente. Ma non sarà detto che sotto la mia amministrazione i nostri bravi ufficiali siano posposti a chi non si è battuto mai ed ha navigato poco”²⁸. La prematura morte del Cavour, invece, fece sì che queste ingiustizie fossero perpetrate.

Parallelamente, Cavour, consapevole della profonda diversità della Marina sarda da quella napoletana, aveva stabilito una struttura organizzativa basata su due Dipartimenti, uno a Genova ed uno a Napoli, i cui comandanti avevano un’ampia discrezionalità e molti poteri, oltre a mantenere in vita le due precedenti Scuole di Marina; si creò così una situazione che accettava “l’esistenza di due Marine separate in casa”²⁹, con conseguenti ritardi nella loro fusione effettiva.

In effetti, Cavour era fin troppo consapevole della scarsa compattezza della Marina Sarda, come i vari incidenti di cui si era dovuto occupare dimostravano, e quindi

²⁸ G. GONNI. Op. cit. pag. 129.

²⁹ Ibid. pag. 121.

temeva che l'ingresso massiccio degli ufficiali napoletani, che oltretutto avrebbe messo in minoranza i piemontesi, potesse creare tensioni insostenibili. Egli preferì quindi una soluzione graduale, che desse il tempo alle due componenti di convivere ognuna per suo conto, integrandosi gradualmente. Purtroppo, i tumultuosi eventi degli anni successivi non consentirono che questa graduale integrazione si consolidasse, e l'episodio di Lissa – una delle poche battaglie nella storia in cui ambedue i comandanti vennero rimossi - fu la conseguenza di queste divisioni.

Un ultimo cenno va fatto sull'opera di Cavour per sviluppare i mezzi e rendere la Marina Sarda adeguata ai tempi. In un periodo di notevole progresso tecnico, egli curò anzitutto la preparazione dei suoi ufficiali, mandando “quattro giovani biellesi in Inghilterra a far pratica presso una casa costruttrice di macchine marine”³⁰ e specializzando il giovane Benedetto Brin in architettura navale presso l'arsenale di Lorient; quindi si rivolse all'ingegnere americano Webb, che “esercitava un cantiere a New York, per sollecitarlo a stabilirsi in Italia, ad impiantare a S. Bartolomeo nel Golfo della Spezia un'industria navale privata che esercitasse funzione di *volante* presso l'industria di Stato”³¹.

Purtroppo quest'ultimo, non solo non aderì alla proposta, ma convinse Menabrea, il successore di Cavour, dopo la morte di quest'ultimo, a stipulare “il contratto per la

³⁰ G. GONNI. Op. cit. pag. vi.

³¹ Ibid. pag. vii.

costruzione delle due navi che, a suo tempo, si chiamarono *Re d'Italia* e *Re di Portogallo*³², le due navi meno riuscite della squadra.

Per concludere, si deve osservare che Cavour fu un ottimo Ministro della Marina sarda, riformandola malgrado le forti resistenze interne, pur non riuscendo a sradicare completamente i vizi del corpo dei suoi ufficiali; il suo voler accentrare troppe funzioni si rivelò peraltro un errore fatale quando, per il frenetico succedersi degli eventi che portarono all'unificazione dell'Italia. I problemi che si crearono in tale occasione furono gravissimi, tanto che ci vollero molti anni – e la partecipazione diretta di membri della Famiglia Reale - prima che la Marina unitaria assorbisse il trauma della fusione delle sue varie componenti.

³² Ibid.