

# Sulla nave dei Mille

di Domenico Macaluso



Qual è nell'immaginario collettivo, il relitto navale più famoso al mondo? Quello del *Titanic*, non c'è dubbio. E quello italiano? Se proviamo a formulare questa domanda ad un campione di popolazione italiana, è verosimile che la risposta fino a qualche anno

fa sarebbe stata: l'*Andrea Doria*, mentre oggi sarebbe senza dubbio quello della *Costa Concordia*. Proviamo invece a chiedere qual è il più importante relitto navale dal punto di vista storico: ... seguirebbe una lunga e pensierosa pausa e forse qualcuno risponderebbe "quello della corazzata *Roma*".

Eppure ben due navi hanno contribuito a fare la storia d'Italia, conducendo Garibaldi ed i Mille in Sicilia: sono i piroscafi *Lombardo* e *Piemonte*, ma è poco noto che esiste ancora il relitto del *Lombardo*, i cui resti giacciono nelle acque delle isole Tremiti. Leggendo le memorie di Garibaldi ero rimasto colpito dalla frase: " ... o Mille, ove sono i piroscafi che vi presero a villa Spinola....", vibrante per l'amarezza e la delusione del condottiero, per l'inglorioso destino cui andarono incontro i due piroscafi, a dispetto della loro importanza storica e della volontà dell'Eroe, di farne due navi museo, volontà che aveva concretizzato mediante un atto redatto nell'ottobre del 1860, appena 5 mesi dopo lo sbarco in Sicilia.

Il *Decreto Dittatoriale* n° 82 del 5 ottobre 1860, è lo stesso nel quale veniva deliberato a favore della "Società di Navigazione a Vapore Rubattino e Compa-

## Un breve servizio sul relitto del Lombardo da parte del Responsabile del Nucleo Operativo Subacqueo della Sezione di Sciacca

gni" il pagamento di "... effettivi franchi 750 mila ..." quale atto di "... giustizia ed obbligo di riconoscenza nazionale".

Nel documento, il *Dittatore* della Sicilia precisa che il compenso è dovuto al Rubattino, per la "... perdita de' battelli a vapore il *Lombardo* ed il *Piemonte*, i quali saranno riparati e

conservati in memoria dell'iniziativa del popolo italiano nella guerra d'indipendenza ed unità nel 1860".

Ma il loro destino, a dispetto della decisione di Garibaldi, non fu quello sperato: il *Piemonte*, danneggiato (a sbarco avvenuto) dalle navi borboniche, fu rimorchiato dalla pirocorvetta *Stromboli* fino a Napoli, per essere esibito come bottino di guerra.

La nave rimase inutilizzata in darsena, e il 17 marzo entrò ugualmente a fare parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, quindi il 16 settembre del 1865, fu battuto ad un'asta pubblica, per essere demolito.

Il *Lombardo* ebbe un destino peggiore visto che fece naufragio, ma paradossalmente è stato proprio il suo affondamento, a preservarlo fino ai nostri giorni.

Ripercorriamo dunque la storia di quello scafo che trasportando in Sicilia assieme al *Piemonte*, mille uomini ed una donna, contribuì a realizzare l'unità della nostra Nazione.

La commessa per la costruzione del *Lombardo*, fu a cura della *I.I.R.R. Amministrazione dei Vapori Privilegiati di Milano*; progettato dall'ing. Luigi Mancini e costruito in un cantiere navale di Livorno, fu varato il 10 maggio 1841, ed entrò in servizio il 15 settembre dello stesso anno, battendo bandiera to-

scana, dato che venne immatricolato a Livorno, per usufruire della favorevole legislazione doganale del Granducato di Toscana. Il suo primo viaggio lo vide solcare il mare sulla rotta che da Marsiglia lo condusse a Napoli, dove approdò il 20 settembre del 1841, al comando del capitano Luigi Sforzini.

Ma la nave sembrava nata sotto una cattiva stella e appena un mese dopo il varo, entrò in collisione con il piroscalo *Charlemagne* nel canale di Piombino. I danni furono seri, ma il *Lombardo* riuscì egualmente a raggiungere Civitavecchia, dove era diretto e dove venne riparato.

La nave doveva essere molto bella, ma dai numerosi dipinti e dalle incisioni a noi pervenuti (molti realizzati fantasiosamente), non si possono esprimere giudizi di tipo estetico sulla nave, adornata a prua, da una bella polena; la conferma della bellezza del piroscalo, perviene da Cesare Cantù, che in una pubblicazione, parla degli interni della nave.

Nel testo si parla infatti del “... bellissimo e disgraziato bastimento a vapore il *Lombardo*, destinato per le corse nel Mediterraneo ... ornato da artisti lombardi, sotto la direzione dell'architetto Crivelli, che nella decorazione interna fè porre a finta tarsia varie scene de' *Promessi Sposi* e ritratti di più o meno illustri lombardi”. Gioacchino Crivelli, un architetto milanese molto

quotato, scelse di decorare la nave con le scene che richiamavano il romanzo del Manzoni, in quanto negli anni del varo del *Lombardo*, dopo la prima edizione del 1827, *I promessi Sposi* era stato riproposto in una edizione riccamente illustrata.

Era una nave veloce: ecco un annuncio stampato a Livorno in data 26 gennaio del 1842: “Questo famoso piroscalo dell'esperimentale celerità di 13 miglia all'ora, comandato dal Capitano Cavaliere Carlo Martellini partirà per Genova quest'oggi ad ore 5 pomeridiane e per Civitavecchia e Napoli il 4 febbraio di questo anno”.

Ma per gli armatori gli affari non vanno bene ed il 14 marzo 1845, su istanza dei creditori, la nave viene posta sotto sequestro mentre è ormeggiata a



La statua in bronzo realizzata da Augusto Rivalta nel 1889 che oggi sorge in Piazza Caricamento, a Genova, rappresenta l'armatore Raffaele Rubattino; in apertura, una poco nota immagine di un giovane Garibaldi in divisa della Marina Sarda

Marsiglia. Bandito all'asta, il 26 maggio 1846 viene acquistato dalla *Raffaele Rubattino & C* per la *Società di Navigazione a Vapore Sarda*, per la cifra di 420.000 lire.

Ecco come la *Rubattino* festeggia l'acquisto del piroscalo: “... venne inaugurato con un ricevimento a bordo, durante il quale ai 300 invitati era offerta una gita in mare tra Voltri e Punta Chiappa, sul più bello tra i battelli italiani che si unisce al Castore, il solo battello che lo superasse sotto questo rispetto”.

Relativamente alle caratteristiche tecniche ed alle missioni della nave, la pubblicazione di L. Radogna, curata dall'Ufficio Storico della Marina Militare, risulta completa, mentre per quel che riguarda l'acquisizione delle due navi, da parte degli or-





Garibaldi, sulla barca con due suoi ufficiali, all'imbarco dei 1.000 a Quarto, presso Genova. Sullo sfondo, a sinistra, si intravedono, di poppa, il *Lombardo* e il *Piemonte*; olio su tela di Gerolamo Induno, Milano, Museo del Risorgimento

ganizzatori della spedizione dei Mille, il testo è molto generico indicando che il *Lombardo* fu "... ceduto a Garibaldi dall'amministratore G.B. Fauchè di Rubattino, assieme al Piemonte ...", senza precisare, i termini di questa "cessione" o fare menzione, come riscontrato in molti altri libri, di un presunto (quanto improbabile) atto rogato a Torino, alcuni giorni prima della partenza da Quarto.

La storiografia recente, invece, parla ampiamente della presenza di una scorta navale a protezione delle navi di Garibaldi, effettuata a debita distanza da navi della Marina sarda, della crociera di interdizione attuata con sospetta inefficienza da parte delle navi borboniche e del ruolo di "deterrente" delle navi inglesi *Argus* ed *Intrepid*, alla fonda davanti al porto di Marsala.

Limitandoci esclusivamente all'arrivo delle navi all'interno del porto siciliano, è significativo ricor-

dare che il *Piemonte* riuscì ad ormeggiare regolarmente, mentre il *Lombardo*, effettuando una virata eccessivamente larga, si arenò in un bassofondo sabbioso all'interno del porto, cosicché fu necessario trasbordare i 708 garibaldini che vi erano a bordo, mediante le piccole barche da paranza, che alle ore 13 dell'11 maggio del 1860, erano nel porto di Marsala.

Inoltre, Nino Bixio, comandante del *Lombardo*, prima di abbandonare la nave, diede ordine al capo macchinista, il siciliano Giuseppe Orlando, di aprirne le valvole per fare allagare lo scafo, di modo che la Marina borbonica non potesse recuperarlo.

Ed il *Lombardo* rimase difatti arenato a Marsala, fino a quando il segretario della neonata *Marina Dittatoriale Siciliana*, tenente di Vascello Piola-Caselli, scrisse all'ammiraglio Persano (comandante della divisione navale sarda), chiedendogli di inviare in



Lo sbarco a Marsala da una pittura a olio dell'epoca, collezione privata. Il vascello in primo piano sulla destra è l'*HMS Intrepid* (in realtà era più lontano), mentre le tre navi a sinistra sono le borboniche *Partenope*, *Stromboli* e *Capri*. I 1.000 sono sul molo mentre *Piemonte* e *Lombardo* sono nel porto, sulla destra

Sicilia personale specializzato per svuotare lo scafo e recuperare la nave: la giovane Marina, aveva necessità di navi, più da trasporto che da battaglia.

L'operazione fu effettuata da un professionista, il costruttore navale Napoleone Santocanale che l'11 luglio riuscì a rimetterla in galleggiamento con una impegnativa operazione condotta da ben 200 operai e 30 pompe. La nave raggiunse in tal modo l'arsenale di Palermo, dove venne riparata, ed il 17 settembre del 1860 riprese a navigare, inquadrata nel naviglio della Marina siciliana garibaldina, come trasporto a ruote di II classe, issando (come decretato il 17 giugno dal Segretario di Stato Francesco Crispi), la bandiera tricolore italiana, con al centro lo scudo Savoia.

Il 17 marzo del 1861 il *Lombardo* entrò far parte della Marina del Regno d'Italia e dopo un ulteriore rimessaggio all'arsenale di Palermo, iniziò ad operare soprattutto come trasporto truppe. Il 21 marzo del 1863, la nave è per l'ultima volta in Sicilia, a prelevare truppe al molo di Girgenti (oggi Porto Empedocle, allora Marina di Agrigento). Numerosi i suoi viaggi alle isole Tremiti, per sbarcare detenuti nella colonia penale di San Nicola.

Il 10 febbraio del 1864, con un ultimo avvicendamento, assume il comando del *Lombardo*, il luogo-

tenente di vascello Giuseppe Deista, ma l'ultimo viaggio alle Tremiti, per la nave è fatale: la notte fra il 12 ed il 13 marzo si incaglia a pochi metri da *Cala degli Inglesi*, a San Domino: la colpa dell'incidente, verrà attribuita alla inesperienza del giovane comandante, nel governare la vecchia nave, ma a far luce sulle reali cause dell'incidente e su eventuali perdite umane, contribuisce un periodico militare dell'epoca, *il Soldato Italiano* che oltre a fare chiarezza sulla dinamica, riporta notizie sul personale imbarcato, sulla mancanza di vittime e sul recupero di ciò che vi era a bordo: "*Il vapore Lombardo, circa le ore due dopo la mezzanotte del 13, per causa di nebbia, ha urtato gli scogli di S. Domino. Fu salvata la truppa, cinque compagnie, che portava a Manfredonia col generale Bossolo, la famiglia d'un capitano e tutto l'equipaggio. Le poche barche dell'isola furono tutte occupate a scaricare viveri e roba dal piroscifo*".

I tentativi di disincagliare la nave si protrassero per diversi giorni, ma risultarono non solo inefficaci, ma anche dannosi: la chiglia si sfondò e la nave adagiandosi su di un fianco, rimase semiaffondata sul basso fondale. Il 19 marzo del 1864 viene dichiarata la "*perdita totale*" e sul glorioso *Lombardo* calò l'oblio, a parte il nome che verrà



dato dagli isolani, a quel tratto di costa di San Domino: *punta del vapore*.

Nel 2005 vi fu un breve ma effimero clamore per l'identificazione del relitto da parte dello storico Pietro Faggioli, la cui scoperta ripiombò rapidamente nell'oblio.

Ma la fine ingloriosa della nave, non mi dava pace e le parole sconfortate di Garibaldi, proprio mentre si celebravano i 150 anni dell'Unità d'Italia, sembravano rimbombarmi nella testa.

Come comitato cittadino di Ribera, il paese che ha dato i natali allo statista Francesco Crispi, eravamo riusciti ad ottenere un finanziamento per realizzare una statua all'uomo, spesso discusso come politico, ma certamente non come organizzatore dello sbarco in Sicilia, opera inaugurata il 27 dicembre 2011.

Nel gruppo scultoreo realizzato dal maestro Salvatore Rizzuti, accanto a Crispi, appare, per la prima volta, l'unica donna che ha partecipato alla gloriosa crociera dei *Mille*, Rose Montmasson, moglie di Francesco Crispi: ricordare questa eroina è stato secondo noi, un atto dovuto.

Anche il *Lombardo* non doveva essere dimenticato: l'approntamento museale del nuovo memoriale di Giuseppe Garibaldi al forte Arbuticci di Caprera, era l'occasione per recuperare la sua memoria e per tale motivo, venne proposto al direttore dell'*Unità Tecnica di Missione* per le celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia, della Presidenza del Consiglio dei Ministri (la stessa che aveva finanziato la statua di Crispi), di realizzare un documentario sulla storia del *Lombardo*, con le immagini subacquee del relitto; la risposta fu positiva e non solo: il cortometraggio sarebbe divenuto uno dei presidi audio-visivi del nuovo museo; inoltre, all'interno di una grande bacheca, sarebbe stato esposto un modello della nave di notevoli dimensioni, realizzato dalla "*FT Models*" di Genova, su indicazioni di Paolo Piccione.

Ed a supportare il sottoscritto in questa operazione, la Sezione di Sciacca, con il suo presidente, Gaspare Falautano: una bella coincidenza, dato che uno dei primi siti scelti da Garibaldi per lo sbarco in Sicilia doveva essere proprio la spiaggia sabbiosa prospiciente Capo San Marco, a Sciacca, in quanto Marsala, dotata di un importante porto commerciale, avrebbe potuto registrare la presenza di navi borboniche.

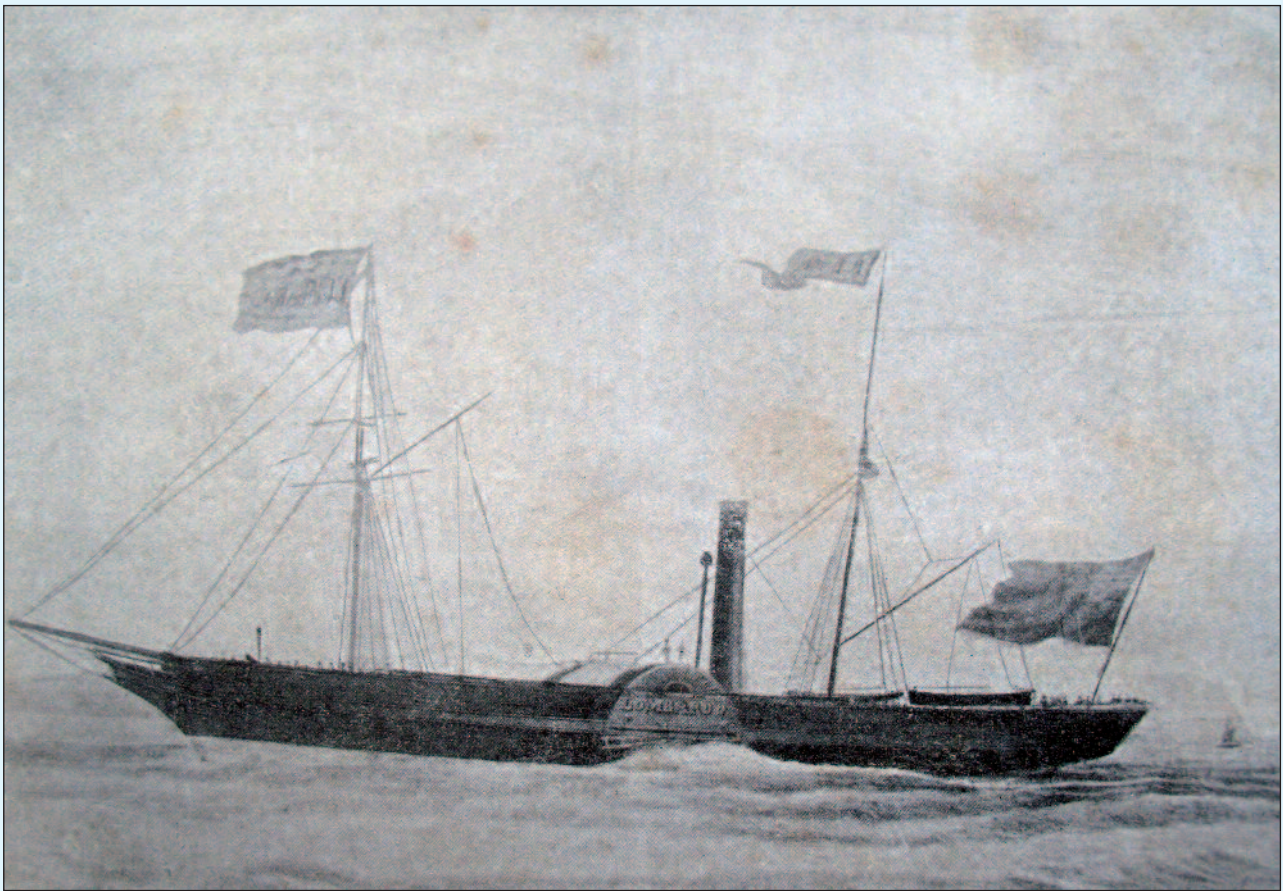
Si arriva al mese di giugno del 2012 ed i tempi sono strettissimi, considerato che l'inaugurazione del memoriale di Caprera è previsto per luglio ed

oltre alle riprese, bisogna effettuare il montaggio e la post-produzione del documentario. L'arrivo alle Tremiti è suggestivo, con San Domino bella e selvaggia, quasi attaccata ad un'isola-fortezza, che sembra fuori dal tempo: San Nicola.

È tempo di immergersi ed il supporto logistico del diving *Marlin Tremiti*, di Adelmo Sorci, risulterà prezioso, con assistenza a bordo di un gommone motorizzato con un fuoribordo da 300 cavalli e la fornitura di bombole con aria arricchita di ossigeno (EAN 27). Al mio fianco, sott'acqua, Vito Gambino, *dive-master* del Club Seccagrande, istruttore FIPSAS e l'operatore video Giuseppe Sottosanti, con i quali abbiamo condiviso le lunghe immersioni, concentrate in 3 giorni, interrotte solo dalle pause per la sostituzione delle bombole e per effettuare la de-saturazione dall'azoto.

Il relitto è sotto costa, ma la prima immersione è "*da brivido*" e non certamente per il livello di difficoltà o per la temperatura dell'acqua, ma perché ci si stava immergendo nella Storia! L'approccio al relitto è avvenuto con rispetto, se non con soggezione ed anche nel riprendere in macro le variegate forme di vita che hanno colonizzato i resti della nave, abbiamo soltanto sfiorato i resti del *Lombardo*, che consideravamo quasi delle reliquie! La nave giace su un fondale che degrada dai 9 ai 25 metri e lungo questa scarpata, si notano varie strutture metalliche. Il reperto che maggiormente caratterizza il relitto, è quello di una delle due grandi ruote a pale articolate, tipo *Morgan*, di cui era dotata la nave, l'unico componente che risulta ancora ben conservato; accanto alla ruota, si nota un passa-catena ed il bilanciere della macchina a vapore di *Maudslay & Field*. Le componenti lignee della nave, risultano quasi totalmente divorate dalle teredini, vermi marini rivestiti da una guscio calcareo; ben visibile risulta invece il rivestimento in rame chiodato dello scafo, che aveva la funzione di impedire la colonizzazione dei cirripedi, crostacei che si fissano alle chiglie delle navi condizionando la loro idrodinamica.

Curiosa, la presenza di numerose bottiglie sparse nel fondale, che è fin troppo facile, mettere in relazione con il vino Marsala, ma un indizio sul contenuto delle bottiglie, arriva da una vecchia pubblicazione, sull'epopea garibaldina: nel mese di agosto del 1849, i *Cacciatori delle Alpi* di Garibaldi, si imbarcano a Civitavecchia proprio sul *Lombardo*, che definiscono "*magnifico vapore sardo*" ed ecco come trascorrono le giornate di navigazione: "*A bordo si stava allegri alla bell'e meglio, divorando aranci per*



Dati tecnici del Lombardo: dislocamento 239 t registro nette; scafo in legno con chiglia ramata, con un ponte di coperta; dimensioni: 48,35 x 7,40 x 4,23 m; due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche, bompresso; armamento nel 1860: due cannoni da 80 mm di ferro liscio ad avancarica

*chetare l'arsura (c'era un sollione che bruciava, a malgrado la tenda) e sturando un infinito numero di bottiglie d'acque gazoze, che scoppiettavano mandando in aria i tappi, sicché parevano scariche di moschetti".*

Per il resto, solo alghe e pesci: il tempo, l'incuria, protrattasi fino a quando il relitto è stato identificato e vincolato dalla Soprintendenza della Puglia, e soprattutto la corrosione, hanno pressoché disintegrato lo scafo, senza contare che dopo l'incaglio, dalla nave venne smontato tutto quello che affiorava dalle secche!

Con delle riprese "full-HD" abbiamo cercato di documentare quel che resta del *Lombardo*, riuscendo a tirare il massimo, da un relitto ormai quasi virtuale e che fra qualche anno, potrebbe dissolversi: è per questo che nonostante le linee guida suggerite dalla convenzione UNESCO di Parigi del 2001, sul patrimonio archeologico che giace in fondo al mare, suggeriscano di non rimuovere i relitti, ritengo che qualche reperto del *Lombardo*, an-

drebbe recuperato, restaurato ed esposto nel nuovo museo di Caprera oppure alle Tremiti, dove si potrebbe approntare un *antiquarium*, dedicato non solo al vapore, ma anche alle numerose testimonianze di tutte le epoche, che l'arcipelago di Diomede, ha finora restituito.

Sarebbe altresì auspicabile che anche un semplice chiodo possa essere custodito nel nuovo museo del mare di Sciacca, dove Garibaldi aveva pensato di sbarcare, quale testimonianza della bella nave della effimera Marina Militare siciliana.

Da parte del sottoscritto e da chi ha consentito di realizzare il cortometraggio sul *Lombardo*, soddisfazione ed una punta di orgoglio, per avere fatto sì che altre parole di Garibaldi, scritte di seguito a quelle di sconforto, risultino, alla luce dei fatti, profetiche: "*Vogate impavidi! Piemonte e Lombardo, nobili veicoli d'una nobilissima schiera, la storia rammenterà i vostri nomi illustri a dispetto della calunnia*". ■