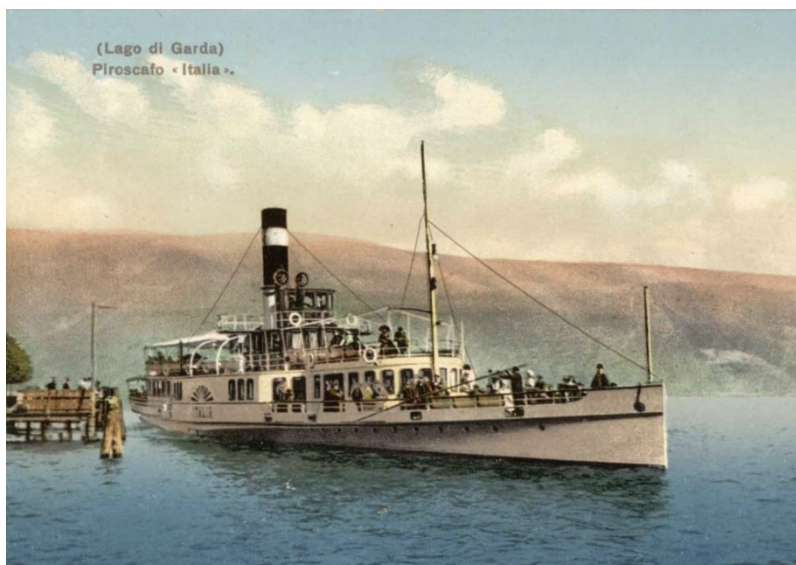


Italia (piroscafo)



L'*Italia* in una bella cartolina d'epoca a colori (da www.pietrocristini.com)

Piroscafo salone a ruote da 371,67 tsn e 304 tonnellate di dislocamento, lungo 52,50 metri e largo 6,50, in grado di trasportare 800 passeggeri.

Breve e parziale cronologia.

1909

Costruito dai cantieri Odero di Genova per la ditta Innocente Mangilli – Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, con sede a Milano. Ha un gemello sul Lago Maggiore, il *Lombardia*.

5 maggio 1909

Compie il viaggio di prova, spingendosi fino a Riva, dove viene respinto dal capo della dogana austro-ungarica, Clemente Copacin, che gli impedisce di fermarsi a Riva adducendo il mancato preavviso e la corsa fuori orario (ma più probabilmente perché la nave è vista come un simbolo dell'*Italia*: tanto che si dice “l'*Italia* è a Riva”), così che la nave deve tornare a Torbole e poi a Peschiera.

10 maggio 1909

Compie il viaggio inaugurale, iniziando il servizio regolare di linea.

Negli anni successivi figureranno tra i suoi passeggeri Franz Kafka (nel 1909 e nel 1913) e D. H. Lawrence (nel 1912).

24 maggio 1915

L'*Italia* entra nella prima guerra mondiale. La notte precedente l'*Italia* e tutti gli altri piroscafi, a seguito di ordini giunti per telegrafo, sono stati fatti furtivamente tornare a luci spente nel cantiere di Peschiera, dove vengono requisiti, verniciati di grigio ed armati; gli equipaggi sono militarizzati ed il comando di ogni nave è affidato ad un ufficiale della Regia Marina. Alcuni dei battelli vengono poi restituiti alla compagnia, ma l'*Italia*, con altri rimane invece requisito dalla Regia Marina, armato con tre cannoncini da 57 mm e due mitragliere e divenendo la nave di bandiera del Comando Marina del Garda.

Successivamente l'*Italia* verrà anche cannoneggiato dalle artiglierie austroungariche sistemate sulle montagne sopra Riva, senza però essere colpito.

11 settembre 1916

Alle 22 l'*Italia* lascia il pontile adiacente Villa Lucchini, a Limone del Garda, con a bordo centinaia di abitanti del paese rivierasco: l'abitato viene evacuato, ed i limonesi vengono portati dall'*Italia* a Gargnano, Maderno e Gardone Riviera, dove vivranno come profughi per il resto della guerra.

1918

L'*Italia* viene derequisito e, scaduta la concessione dell'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, viene affidato dal governo italiano, insieme al resto della flotta, alle Ferrovie dello Stato (per conto del Ministero della Guerra).

1923

La gestione del servizio di navigazione passa all'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie, Automobili del Ministero dei Lavori Pubblici.



L'*Italia* incagliato vicino a Campione nel giugno 1923 (da "La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda" di Francesco Ogiari, Cavallotti Editori, Milano 1987)

10 giugno 1923

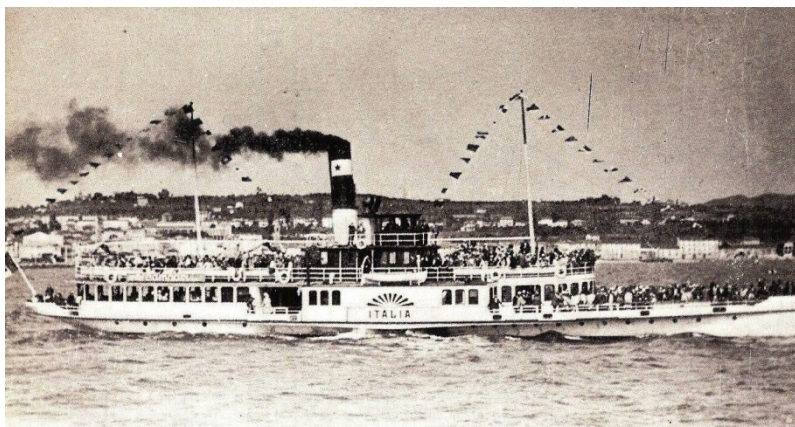
L'*Italia* s'incaglia malamente presso Campione del Garda, ritrovandosi con la prua fuori dall'acqua e la poppa appena sopra la superficie, e deve essere abbandonato a mezzo imbarcazioni. Viene poi disincagliato e riparato.

1° marzo 1924

A seguito delle perdite causate dalla cattiva gestione governativa, la concessione dei servizi di navigazione sul Benaco vengono nuovamente appaltati, questa volta alla Società Anonima per la Navigazione sul Lago di Garda, cui l'*Italia* passa insieme al resto della flotta. L'*Italia* (con capienza ridotta a 700 passeggeri) ed il più anziano *Giuseppe Zanardelli* sono gli unici piroscafi gardesani che non verranno demoliti o trasformati in motonavi sotto la nuova gestione, che rinnoverà ed amplierà la flotta negli anni '20.

22 ottobre 1925

L'*Italia* presenzia al varo della nuova motonave ad elica *Verona* nel cantiere di Peschiera, poi imbarca le autorità (il presidente della S. A. per la Navigazione sul Lago di Garda ingegner Ernesto Canobbio, il vicepresidente ed altri funzionari della società, le autorità comunali di Desenzano, il colonnello del presidio ed altri ufficiali dell'esercito e dei carabinieri, il sottoprefetto cavalier Carnevali ed il rappresentante del governo, nonché un distaccamento di Balilla) e si reca a Salò, dove imbarca il deputato e gerarca fascista Attilio Teruzzi, il deputato Alfredo Giarratana ed altri notabili (il viceprefetto ed il questore di Brescia, il sindaco ed il sottoprefetto di Salò, il sindaco di Gardone Riviera, il segretario della Camera di Commercio di Verona, il colonnello Rossi del presidio di Peschiera ed altri funzionari pubblici e privati). A bordo del battello si tiene un banchetto, poi parte degli ospiti viene sbarcata a Salò, e gli altri a Peschiera.



Il piroscafo in navigazione nel 1937 (da "La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda" di Francesco Ogliari, Cavallotti Editori, Milano 1987)

1942

Nonostante lo stato di guerra, l'*Italia* prosegue nel regolare servizio di linea tra Desenzano e Riva.

6 novembre 1944

L'*Italia* soccorre il piroscafo *Giuseppe Zanardelli*, incagliatosi davanti a Limone con 12 morti e 17 feriti gravi a bordo dopo essere stato mitragliato da aerei angloamericani, e lo disincaglia per poi rimorchiarlo in serata a Riva del Garda.

Pochi giorni dopo, a causa del rischio costituito dagli attacchi aerei, il servizio di navigazione sul lago viene sospeso.

L'affondamento e la rinascita

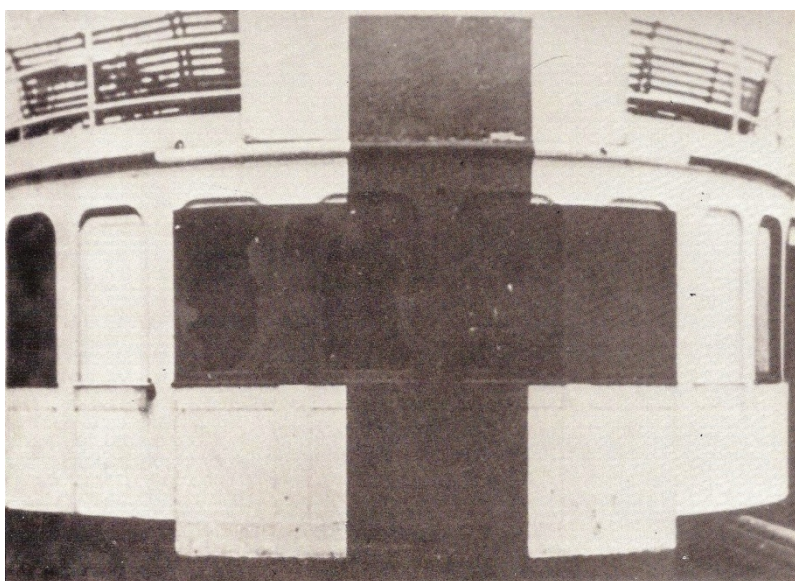
Anche l'*Italia* rimase vittima della triste stagione degli attacchi aerei contro «targets of opportunity» nell'Italia settentrionale tra l'autunno 1944 e la primavera 1945. Rispetto agli altri casi di battelli attaccati da aerei angloamericani, tuttavia, il caso dell'*Italia* risulta difficilmente giustificabile, considerato che il piroscafo era stato trasformato in nave ospedale.

Il 12 gennaio 1945 l'*Italia*, requisito dall'ospedale militare tedesco (Kriegslazarett) di Gardone Riviera, venne attaccato da cacciabombardieri angloamericani.

Il battello, ormeggiato al pontile di Sirmione con la prua rivolta a settentrione, benché fosse contrassegnato quale nave ospedale con i simboli della Croce Rossa dipinti a prua, a poppa, sui fianchi e sul tetto della timoniera ed avesse al vento bandiere bianche con croce rossa, venne attaccato alle 10.40 da quattro aerei statunitensi. I velivoli mitragliarono l'*Italia*, colpendolo con due raffiche, poi sganciarono otto o nove bombe delle quali tre finirono in acqua ad una sessantina di metri dalla prua e le altre ad una cinquantina di metri dalla poppa.

La prima raffica che colpì il piroscampo ferì a morte il pilota Guerrino Ceccon, di San Nazario, di 57 anni – distintosi mesi prima nel salvataggio dello *Zanardelli* – che al momento dell'attacco era con il comandante dell'*Italia* nella sala di seconda classe del battello. Altri due uomini rimasero feriti: in modo leggero un operaio, più seriamente un soldato di Sanità italiano che prestava servizio a bordo della nave.

La cinquantina di proiettili che crivellò l'*Italia*, colpendolo ovunque compresa la macchina a vapore, scatenò, dopo circa mezz'ora, un incendio che avvolse la cabina del comandante e la saletta fumatori (situata sotto la timoniera); l'equipaggio dell'*Italia* ed i militari di Sanità tedeschi si misero subito all'opera e, nel giro di un'ora, riuscirono ad estinguere le fiamme, evitando che potessero estendersi al resto della nave. Ciò non bastò, comunque, ad impedire la distruzione del ponte di comando, delle due cabine sottostanti e delle scale che portavano al ponte superiore.



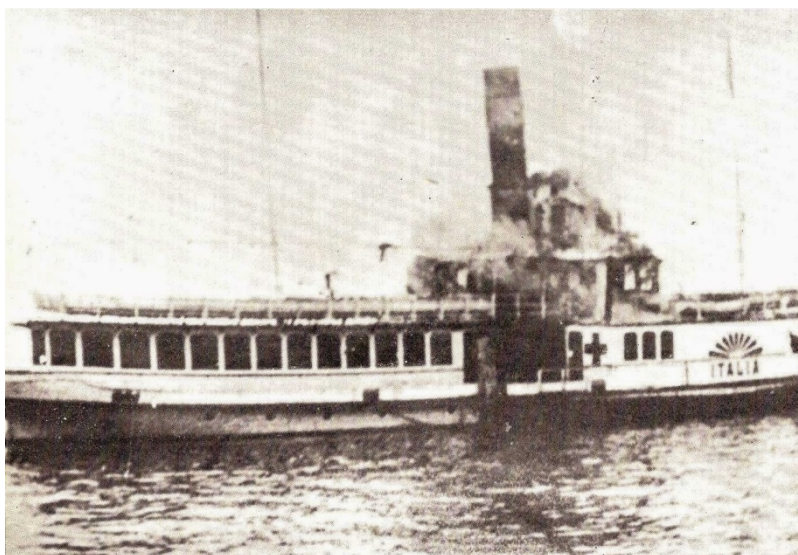
Le croci rosse dipinte a bordo per contrassegnare il battello come nave ospedale (da “La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda” di Francesco Ogliari, Cavallotti Editori, Milano 1987)

Gli attacchi al battello benacense non erano però finiti. Nei giorni seguenti il danneggiato *Italia* rimase ormeggiato a Sirmione, nonostante le reiterate sollecitazioni, da parte della società proprietaria, a farlo rimorchiare nel cantiere navale di Peschiera, in attesa che l'Auslader Kommissar tedesco si decidesse ad ordinarne il trasferimento.

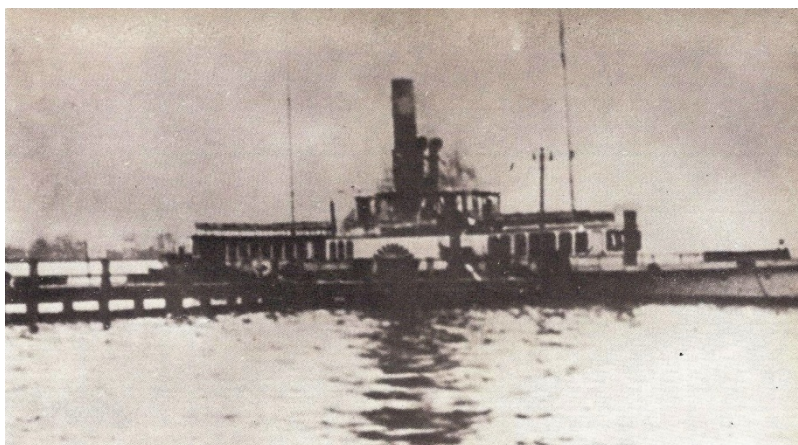
La situazione perdurò fino al 18 gennaio, quando furono di nuovo i caccia angloamericani ad intervenire ed a porvi la parola “fine”. Intorno alle nove del mattino, velivoli alleati sganciarono varie bombe che caddero tutt'attorno all'*Italia*, senza colpirlo ma colpendo (alcune di esse) i moli del porto, ed arrecando danni agli alberghi che i comandi tedeschi avevano requisito e trasformato in ospedali. Il comandante dell'Ortskommandatur di Sirmione, temendo che nuovi attacchi aerei contro l'*Italia* potessero danneggiare ulteriormente gli ospedali, ordinò subito, senza perdere tempo ad interpellare l'Auslader Kommissar, di far allontanare la nave dal porto di Sirmione.

Così fu fatto: in mattinata l'*Italia* venne portato al largo della Punta di Sirmione ed ivi ancorato.

Nel pomeriggio dello stesso giorno, intorno alle 14, i timori del comandante dell'Ortskommandatur si avverarono. Gli aerei angloamericani tornarono all'attacco e mitragliarono l'*Italia*, colpendolo anche sotto la linea di galleggiamento; scoppiò un nuovo incendio, mentre la sentina si allagava. I tentativi di contenere i danni risultarono vani, ed il più bel battello del Garda affondò dopo qualche ora un chilometro a sudovest della Punta di Sirmione, lasciando emergere solo l'estremità superiore del fumaiolo. Questa volta non vi furono vittime.



Due immagini dell'*Italia* in fiamme a Sirmione dopo il primo attacco aereo. Si notano le croci rosse dipinte a bordo (da "La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda" di Francesco Ogliari, Cavallotti Editori, Milano 1987)

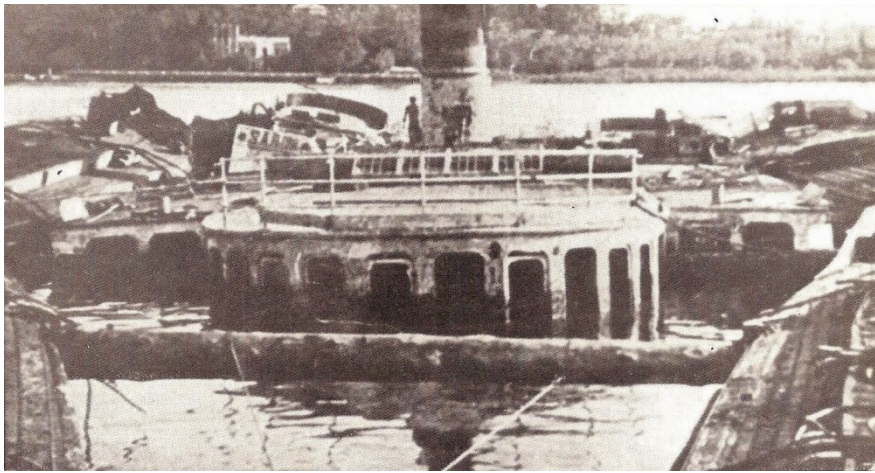


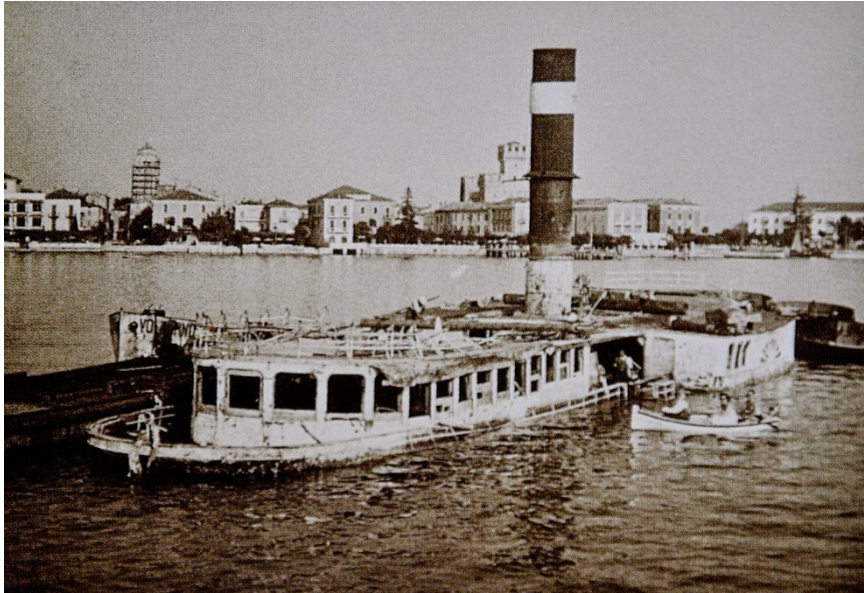
L'*Italia* rimase sott'acqua per quattro lunghi anni.

Poi, il 30 maggio 1949, ebbero inizio i lavori di recupero. Vi parteciparono i macchinisti Adalberto Prospero e Giacinto Salandini, i motoristi Pietro Raffa, Remo Visconti e Giovanni Loro, il pilota Carlo Prospero, il fuochista Sante Giovanni Rossi, i palombari Giulio Rossi, Oscar Bettinazzi ed Assuero Bettinazzi e gli operai Tullio Zuanelli, Eugenio Rigetti, Giuseppe Danieli e Giuseppe Vaccari, sotto la direzione del viceispettore capo Achille Cincarini; nei lavori furono impiegati quattro barconi ed il rimorchiatore *Mincio*. Sotto lo scafo furono tesi i cavi per il sollevamento, che furono messi in tiro il 27 luglio 1949, contemporaneamente all'attivazione delle pompe d'esaurimento; così lo scafo poté essere alzato di venti centimetri, dopo di che fu costruito uno zatterone di contenimento per evitare che le murate potessero essere sfondate. Dopo varie prove, lo scafo fu progressivamente sollevato, sino ad emergere completamente il 24 settembre 1949. Il relitto di quella ch'era stata l'ammiraglia della flotta benacense fu poi preso a rimorchio dallo *Zanardelli* – che così gli restituì il "favore" fatto ad esso dall'*Italia* nel novembre 1944 – e portato al cantiere navale aziendale di Peschiera, dove giunse alle 16 (essendo partito alle 13.20). L'*Italia* fu l'ultimo, tra i battelli affondati dalla guerra nelle acque del Garda, ad essere recuperato.

Di seguito una sequenza che mostra le fasi del recupero dell'*Italia*: dall'inizio dei lavori nel giugno 1949 alla completa riemersione nel settembre dello stesso anno (da "La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda" di Francesco Ogliari, Cavallotti Editori, Milano 1987)







Dopo lunghi lavori di ricostruzione diretti dal capo tecnico Arnaldo Naldini, il piroscafo tornò in servizio il 21 giugno 1952, compiendo un nuovo viaggio inaugurale con a bordo il Ministro dei Trasporti Enrico Malvestiti.

Il 18 gennaio 1955 si tenne la commemorazione del decennale dell'affondamento: l'*Italia* lasciò Desenzano e, mentre a bordo si cantavano l'Inno del Piave e si suonavano altri dischi patriottici, che s'interruppero per lasciare spazio alla lettura dell'ordine di servizio del 1945 e quello contemporaneo – nel quale il commissario governativo Pietro Giuliani, nel ricordare i fatti del 1945, elogiava l'eroismo tenuto dal pilota Guerrino Ceccon, ucciso sull'*Italia*, nel mitragliamento dello *Zanardelli* –, si diresse a Sirmione, dove le quattro bandiere della piccola gala furono ammainate a mezz'asta e venne gettata in acqua una corona d'alloro, mentre la sirena dell'*Italia* fischiò per tre volte. Il piroscafo proseguì poi per Sirmione (dove vennero sbarcati gli invitati), Desenzano ed infine Peschiera.



Il relitto del piroscafo, rimorchiato verso Peschiera, il 24 settembre 1949 (da “La navigazione sui laghi italiani – Lago di Garda” di Francesco Ogliari, Cavallotti Editori, Milano 1987)

L'*Italia* proseguì poi il suo servizio sul Garda, con capienza ridotta a 600 passeggeri (325 posti a sedere, di cui 221 in sala da pranzo al coperto, e 275 in piedi). Nuovi lavori di modifica lo dotarono di due bar ed una pista da ballo, stravolgendone però il profilo, mentre nel 1976 venne disarmato per essere trasformato in motonave. La macchina a vapore venne rimossa e fu sostituita con due motori diesel MTU 183 TE 62 da 1497 CV complessivi con trasmissione idraulica del moto alle ruote; furono anche modificate – purtroppo in peggio – le sovrastrutture, chiudendo il ponte scoperto superiore con una veranda e sostituendo la timoniera (spostata inoltre più a prua), che con il fumaiolo venne abbassata di un livello. Terminati i lavori, l'*Italia* tornò in servizio il 17 luglio 1977.

L'ultimo rimodernamento risale al 1999; nel 2009 la Navigazione Lago di Garda ha festeggiato il centenario del piroscafo, ormeggiandolo per due giorni (9 e 10 maggio) a Desenzano e organizzando a bordo una mostra.

Ancor oggi l'*Italia* presta servizio sul Lago di Garda.



L'*Italia* oggi (foto Franco Mottironi, da www.panoramio.com)