

Regia Nave FRANCESCO CARACCILO. Come una nave da battaglia sarebbe potuta diventare un transatlantico. 1911-1925

Paolo Piccione

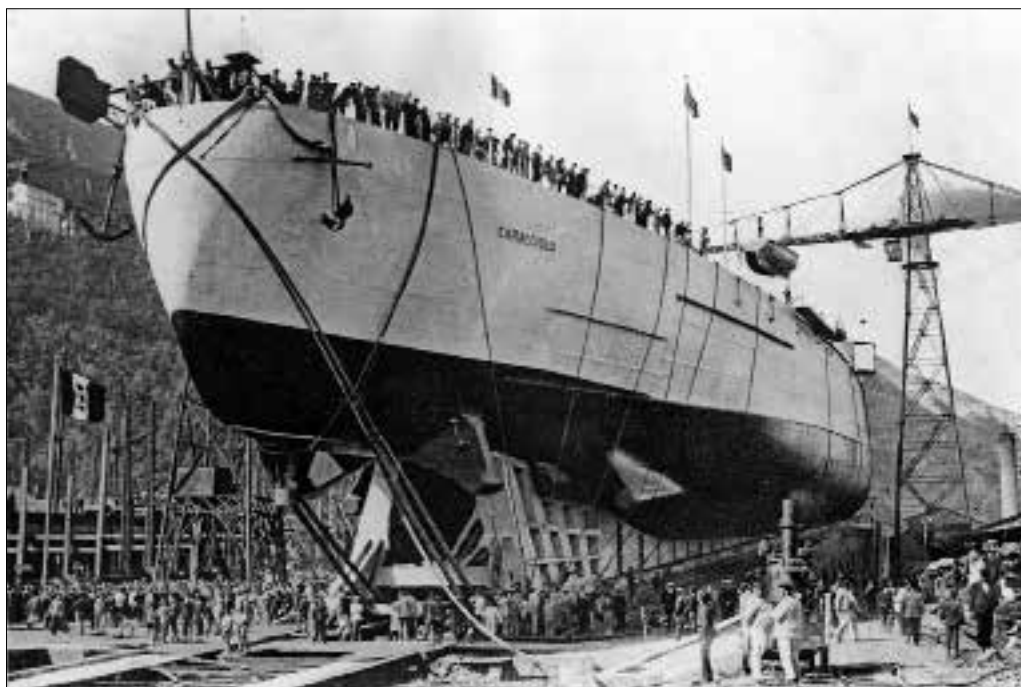
La vicenda del destino dell'incompiuta nave da battaglia FRANCESCO CARACCILO è già stata oggetto della storiografia navale in ragione di un suo possibile utilizzo come nave portaerei. Si deve allo storico Erminio Bagnasco la pubblicazione di una proposta del cantiere Ansaldo per l'utilizzo dello scafo della corazzata per tale scopo. Nuova luce su una vicenda già parzialmente ricostruita è stata posta dalla consultazione di un carteggio inedito conservato nell'archivio Perrone, presso la Fondazione Ansaldo a Genova, le cui conclusioni sono l'oggetto di questo saggio.

La domanda posta dagli storici se la proposta di trasformazione in portaerei della CARACCILO fosse stata avanzata o sollecitata dalla Regia Marina trova qui la risposta negativa.

Le decisioni sul destino della FRANCESCO CARACCILO, si trascinarono per tutto il primo conflitto mondiale, attraverso sette governi, sei Presidenti del Consiglio (Salandra, Boselli, Orlando, Nitti, Giolitti, Bonomi) cinque Ministri della Marina (Camillo Corsi, Arturo Triangi di Maderno, Alberto del Bono, Giovanni Sechi, Eugenio Bergamasco) e una commissione ministeriale, con decisioni contraddittorie, contrastanti e controverse.

Nel 1911 il ministro della Marina Amm. Pasquale Leonardi Cattolica e il capo di stato maggiore Amm. Giovanni Bettolo, indissero un concorso per la progettazione di una nuova classe di navi da battaglia a cui parteciparono la G. Ansaldo & C. con l'ing. Nabor Soliani, il cantiere Fratelli Orlando di Livorno con l'ing. Giuseppe Orlando, i cantieri Odero di Genova e per il Genio Navale il Maggiore Generale Edgardo Ferrati, il collega Carpi, i colonnelli Rota e Russo.

Lo sviluppo del progetto fu assegnato al Ferrati che raccolse le migliori caratteristiche di tutte le proposte. Nel dicembre 1913 furono pronti i piani per l'appalto ai cantieri costruttori avendo la Regia Marina deciso di realizzare quattro esemplari della nuova *Dreadnought*. Un'unità della classe fu assegnata al Regio Cantiere di Castellammare di Stabia e le altre all'industria privata, ovvero agli unici cantieri del Regno in grado di intraprendere una costruzione così complessa: Ansaldo di Sestri Ponente, Odero alla Foce di Genova e Orlando di Livorno. Le quattro unità avrebbero dovuto portare i nomi di: Goffredo Mameli, Enrico Dandolo, Francesco



Lo scafo della nave da battaglia FRANCESCO CARACCILO sullo scalo del cantiere di Castellammare di Stabia. Si noti il nome limitato al solo cognome (collezione Paolo Piccione).

Regia Nave FRANCESCO CARACCIOLO

Morosini, e Giuseppe Mazzini. Per un eccesso di zelo nei confronti della Corona, essendo stati Mazzini, Mameli e Dandolo repubblicani, la Regia Marina optò per i nomi di personaggi storici legati alla storia marittima della nazione. La FRANCESCO CARACCIOLO fu impostata a Castellammare il 12 ottobre 1914 seguita il 1° marzo 1915 dalla CRISTOFORO COLOMBO e dalla MARCANTONIO COLONNA rispettivamente nel cantiere Ansaldo di Sestri Ponente e all'Odero di Genova, e infine dalla FRANCESCO MOROSINI che iniziò la costruzione il 20 giugno a Livorno.

Le caratteristiche delle quattro *Dreadnought* avrebbero dovuto essere le seguenti, dislocamento di 34.000 tonnellate, lunghezza massima 212,08 metri, larghezza 29,60 metri, immersione media 9,50 metri e l'armamento composto da 12 pezzi da 381 mm e 20 da 152 mm. L'apparato motore fu previsto con quattro gruppi di turbine *Parsons* con riduttori per un totale di 105.000 HP su quattro eliche con una velocità di 28 nodi.

L'Ansaldo ricevette anche l'appalto per la fornitura e installazione degli apparati motori, per gli armamenti e i macchinari ausiliari destinati alla CARACCIOLO e alla COLOMBO. Secondo la rivista "La Marina Mercantile" il costo di ciascuna delle tre navi da battaglia assegnate all'industria privata ammontò a circa 100 milioni di lire, di cui 43 per lo scafo, l'apparato motore e l'allestimento, mentre altri 57 erano rappresentati dal valore delle corazze, dell'armamento e del munizionamento normale e di riserva, dei complessi elettrogeni e di altri apparati ausiliari forniti dalla Regia Marina. A titolo d'esempio il 23 dicembre 1914 fu stipulato il contratto tra il Ministero della Marina e la G. Ansaldo & C. per la fornitura e installazione dell'apparato motore della Regia Nave FRANCESCO CARACCIOLO, costituito da turbine *Parsons* a ingranaggi, per un importo complessivo di lire 13.225.000.

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia i lavori sulle quattro unità furono rallentati e quindi sospesi nella primavera del 1916 poiché le priorità della Marina si rivolsero al naviglio leggero avendo il conflitto dimostrato l'efficacia dei mezzi subacquei e aerei.

Il carteggio Perrone, relativo all'attività dei due fratelli Mario e Pio, rispettivamente Amministratore Delegato e Presidente della G. Ansaldo & C. - in quel momento il più grande gruppo industriale navalmeccanico del Regno - ci consente di ricostruire gli eventi che determinarono il destino delle quattro corazzate e della CARACCIOLO in particolare. Mario si occupava della direzione degli stabilimenti del gruppo a Genova, mentre Pio risiedeva a Roma per mantenere i rapporti col potere centrale.

Nel marzo 1917 il Ministero della Marina confermò ai cantieri privati di sospendere definitivamente i lavori di costruzione delle navi da battaglia concentrandosi sulla realizzazione di naviglio sottile più urgente per le esigenze della guerra in corso.

A distanza di un anno, il nuovo ministro della Marina Amm. Alberto Del Bono, scrisse al comm. Pio Perrone, presidente dell'Ansaldo: «... Oggi le crescenti necessità del traffico marittimo hanno portato ad un altro concetto, quello cioè di ridurre la CARACCIOLO ad un grande *cargo-boat*» pregandolo di dar corso alla costruzione dell'apparato motore, turbine e caldaie, limitatamente alla propulsione per le due eliche centrali. La decisione scaturì dall'impellente necessità di trovare naviglio mercantile per rifornire la nazione; soprattutto per il trasporto di carbone dal Regno Unito, indispensabile alla flotta militare e alle industrie. La guerra sottomarina, infatti, causò ingenti perdite di navi mercantili, sia italiane, sia alleate. Benché il dispaccio del ministro non ne facesse cenno, nella risposta dell'Ansaldo si fece riferimento ad accordi con delegati della Regia Marina in Genova, affermando che lo scioglimento del contratto per la fornitura dell'apparato motore della CARACCIOLO contemplava l'utilizzazione contemporanea di tale apparato per le due navi FRANCESCO CARACCIOLO e MARCANTONIO COLONNA, entrambe da trasformare quindi in navi mercantili. Tuttavia il 25 agosto 1917 Del Bono rinunciò alla trasformazione della nave in costruzione agli Odero, informando l'Ansaldo di procedere solo con la realizzazione dell'apparato motore per la costruzione di Castellammare.

La modifica dei termini contrattuali con i cantieri costruttori delle quattro navi, o almeno con quelli privati, Ansaldo, Odero e Orlando, oltre ad aprire un contenzioso con gli stessi, richiese decisioni univoche e urgen-

ti; per questo motivo il luogotenente del Regno, S.A.R. Tomaso di Savoia, Duca di Genova, di concerto col ministro della Marina, Del Bono, istituì con decreto del 18 novembre 1918, una Commissione "incaricata di studiare e formulare proposte per la risoluzione dei contratti relativi alla fornitura degli scafi completi, delle corazze e delle artiglierie delle navi tipo CARACCIOLO". La commissione ratificò la sospensione dei lavori delle tre unità presso i cantieri privati e la demolizione delle chiglie già impostate, confermando all'Ansaldo di procedere con la realizzazione delle turbine per gli assi centrali della sola CARACCIOLO, benché Pio Perrone avesse suggerito di completare anche la CRISTOFORO COLOMBO come *cargo-boat*. Tuttavia nel cantiere di Castellammare i lavori sullo scafo della CARACCIOLO rimasero fermi, presumibilmente per mancanza di materiali, fino alla fine del conflitto.

Il 24 gennaio 1919 l'Ansaldo ricevette un sorprendente dispaccio del Ministero della Marina che recitava: «In seguito alla nuova situazione creatasi con la cessazione delle ostilità questo Ministero ha deciso di soprassedere alla trasformazione della R. N. CARACCIOLO in nave da carico e di riprendere la costruzione della nave da battaglia, apportandovi tutte le modificazioni consigliate dalla esperienza della guerra e che sarà possibile attuare», al dispaccio era allegato il nuovo disegno dell'armamento secondario e della tuga centrale con la richiesta di esaminarlo. La specifica dell'armamento principale fu modificata prevedendo una distribuzione su quattro torri binate corazzate disposte lungo l'asse nave con 8 cannoni da 381 mm. e completato da altri 12 cannoni di calibro inferiore.

Ancora una volta la disposizione ministeriale non fu definitiva, difatti il 2 dicembre 1919 il direttore generale delle costruzioni navali Agostino Carpi, informò Pio Perrone, presidente della società G. Ansaldo & C., che il nuovo ministro della Marina ammiraglio Giovanni Sechi, desiderava avere un colloquio per discutere in merito all'utilizzazione dello scafo della R.N. FRANCESCO CARACCIOLO, «nell'eventualità che si venisse nella decisione di non proseguire più la costruzione come nave da guerra per la Regia Marina» fissando un appuntamento per il successivo lunedì 8 dicembre.

Pio informava il fratello Mario a Genova scrivendogli: «ho risposto subito che andrò al convegno... Cosa si potrebbe proporre? Una nave scorta aeroplani?».

Fu evidente che il governo Nitti, alle prese con seri problemi di bilancio per la contingenza postbellica, non aveva intenzione di proseguire la costosa costruzione della *Dreadnought*. La riunione si svolse presso il Ministero della Marina e vi presero parte, oltre al ministro e al generale Carpi, il comm. Pio Perrone e l'ing. Mario Vallino per l'Ansaldo, il comm. Salvatore Orlando per i cantieri omonimi e l'ing. Emanuele Deodato Figari direttore dei cantieri Odero della Foce. La discussione verse intorno a tre proposte del ministro: la prima contemplava la cessione dello scafo della FRANCESCO CARACCIOLO ad uno dei cantieri Ansaldo, Orlando, Odero, perché la nave venisse completata, acquistando dalla Marina anche le corazze, gli apparati motori e l'artiglieria per poi quindi rivenderla ad una delle Repubbliche sudamericane, Brasile, Argentina o al Giappone. La seconda propose la cessione del solo scafo per la sua trasformazione in grande transatlantico per passeggeri secondo uno studio fatto dal generale del Genio Navale Giuseppe Rota o in nave per trasporto merci ed emigranti e la terza, l'utilizzo dello scafo come deposito di nafta per la Regia Marina; in quest'ultimo caso la trasformazione sarebbe stata condotta direttamente dallo Stato. Il ministro promise di impegnarsi nel tentativo diplomatico di piazzare la nave a uno stato estero e nel frattempo richiese ai cantieri di avanzare proposte, sia per il completamento dell'unità come nave da guerra, sia per la trasformazione in transatlantico, trovando l'immediata contrarietà dei cantieri Odero, ma non quella dell'Ansaldo. Il 4 dicembre successivo Pio Perrone incontrò il generale Rota che insistette sulla trasformazione della nave in transatlantico riducendo gli apparati motori a due, sugli assi centrali, per una velocità di 24 nodi. Rota riconobbe tuttavia che l'impresa sarebbe stata troppo onerosa per qualsiasi società di navigazione, per cui la nave sarebbe stata trasformata dallo Stato e data in noleggio agli armatori. La proposta appariva senza alcuna logica, soprattutto se l'intento governativo era di non spendere!

Nessun accenno fu fatto circa il possibile utilizzo come nave portaerei come confermato da una lettera

Regia Nave FRANCESCO CARACCIOLO

confidenziale che il 1° marzo successivo, l'ing. Nabor Soliani, direttore del cantiere navale Ansaldo di Sestri Ponente, inviava da Roma a Mario Perrone.

Soliani, che manteneva conoscenze e rapporti col Ministero della Marina essendo stato in passato generale del Genio Navale, informò l'imprenditore genovese che, presso il dicastero, esistevano due correnti circa il destino della CARACCIOLO: una "attendista" che procrastinava ogni decisione fino a quando non "si rischiarì l'orizzonte politico" e la seconda che perorava la sua trasformazione in transatlantico. Inoltre, con il pragmatismo tecnico che lo caratterizzava, Soliani espose il suo punto di vista circa la trasformazione in nave passeggeri possibile, a suo parere, forse solo per il trasporto di emigranti con una velocità di soli 10-12 nodi tramite installazioni di turbine a doppio ingranaggio del tipo installato sulla ANSALDO VIII (nave da carico recentemente completata nel cantiere genovese).

Il 25 marzo 1920 la sede genovese dell'Ufficio Tecnico della Regia Marina informò lo stabilimento Ansaldo San Giorgio che in accordo alle disposizioni del Ministero il contratto per la fornitura dell'apparato motore per CARACCIOLO era da intendersi rescisso e i lavori definitivamente sospesi. Lo stabilimento tecnico fu invitato a stabilire il costo dei lavori fin allora effettuati e l'elenco dei materiali acquistati, riservandosi la Regia Marina di acquisirli o rivenderli sul mercato.

Fu la conferma dell'intenzione di non procedere con il completamento della nave da battaglia e del fallimento delle eventuali trattative di vendita a marine estere; ipotesi assai remota e che Pio Perrone aveva peraltro definito "pazzesca" in una lettera al fratello Mario.

Nel frattempo nel Regio Cantiere di Castellammare riprendevano i lavori di costruzione dello scafo, senza il completamento delle corazzature, con l'intenzione di vararlo al più presto, per liberare lo scalo oltre che per lenire le tensioni sociali che si presentarono tra le maestranze dello stabilimento.

Il 12 maggio 1920 la Regia Nave FRANCESCO CARACCIOLO fu varata solennemente, come se nulla fosse stato deciso circa il suo destino, e persino la copertina del popolare periodico "La Domenica del Corriere" del 30 maggio, disegnata come di consueto da Achille Beltrame, fu dedicata all'avvenimento stabiese, celebrando il



La FRANCESCO CARACCIOLO subito dopo il varo avvenuto il 12 maggio 1920 (collezione Gastone Porta).

varo della nuova *super Dreadnought* italiana. Il peso della nave al varo, compreso gli accessori fissi, il cuscino delle corazze, gli argani di tonnellaggio e altri macchinari ausiliari necessari per le operazioni di ormeggio, ammontava a circa 9400 tonnellate. Lo scafo, che riportava il solo cognome dell'ammiraglio napoletano, scese in mare tra il tripudio della folla e degli operai. Due giorni dopo fu preso a rimorchio dalla nave da battaglia DUILIO e trasferito all'arsenale della Spezia in attesa degli eventi.

Poche settimane prima del varo, il 2 aprile, il Ministero della Marina aveva invitato le aziende navalmeccaniche e gli armatori a presentare offerte per l'acquisto dello scafo della corazzata confermando la decisione governativa di non completare la costruzione della nave da battaglia «principalmente per ragioni economiche data la grande spesa che sarebbe occorsa per la sua ultimazione come nave da guerra». Il Ministero richiese una risposta entro il 15 maggio successivo, pregando i destinatari della lettera di «volersi compiacere studiare attentamente la questione e verificare se nell'interesse del patrimonio dello Stato, in genere e dell'Industria Marinara, in ispecie, non riterrebbe conveniente acquistare dalla Regia Marina lo scafo della CARACCILO per farne un piroscavo per trasporto emigranti, soluzione che permetterebbe di utilizzare un importante lavoro già eseguito».

La Regia Marina escluse quindi qualsiasi modifica o conversione della nave per scopi militari insistendo nella trasformazione in nave passeggeri; ciò conferma che il suo eventuale utilizzo come nave portaerei non nacque da un'idea della Regia Marina.

Per preparare una risposta alla richiesta ministeriale, Mario Perrone richiese il parere dei suoi collaboratori, quello dell'ing. Giacomo Bellini e quello di Nabor Soliani. Il primo direttore dell'Officina Allestimento Navi, struttura tecnica del gruppo Ansaldo, situata nel porto di Genova, dove erano completati gli allestimenti degli scafi varati nel cantiere di Sestri Ponente, espresse perplessità sulla trasformazione della nave in cargo per la presenza di suddivisioni interne dello scafo, paratie longitudinali, trasversali e cofferdam che avrebbero impedito la manovra agevole del carico. Negativo anche il parere per la conversione in nave passeggeri a causa dell'altezza limitata dei ponti non conforme alle leggi italiane e statunitensi, che richiedevano un minimo di 2,20 metri d'interponte. Bellini suggeriva infine la trasformazione in nave *portaeromobili*. Dello stesso parere, abbiamo già visto, era Nabor Soliani.

Pochi giorni dopo Mario Perrone chiese al Ministero della Marina una dilazione del termine richiesto dall'ente governativo per poter inviare alcune proposte per la trasformazione della CARACCILO alla fine del mese di maggio, scrivendo al ministro: «... ci siamo occupati dello studio della trasformazione della nave CARACCILO, non solo in nave trasporto emigranti, ma anche come nave appoggio e trasporto idroplani». Il 15 maggio, nel rispondere all'Ansaldo accettando la nuova data, il ministro affermava: «Poiché nella lettera cui si ha il pregio di rispondere si accenna anche all'eventuale impiego di tale nave come appoggio o trasporto di idrovolanti, si fa presente che sarebbe intendimento di questo Ministero escludere tale impiego, sembrando nell'attuale momento più utile impiegare tutto il materiale galleggiante per servizi che interessino l'economia generale del paese».

Nonostante il 20 maggio 1920 Alessandro Puri, amministratore della Transatlantica Italiana, la compagnia di navigazione controllata dal gruppo Ansaldo, informasse Mario Perrone che la Navigazione Generale Italiana, la più potente compagnia di navigazione del Regno, stesse trattando l'acquisto della CARACCILO per la sua trasformazione in navi emigranti; i progetti preliminari per la conversione in nave portaerei e in transatlantico furono portati a termine e ufficialmente inviati al Ministero della Marina.

Ai primi di giugno 1920 l'Ansaldo scrisse al ministro Sechi: «Ci pregiamo sottoporre alla E.V. un altro studio di utilizzazione dello scafo medesimo come nave appoggio per trasporto idroplani.

Tale studio è riassunto nella relazione e nell'album di piani che uniamo, contenenti quattro progettini elementari diversi, distinti rispettivamente con le lettere A-B-C-D. Siccome è probabile che in avvenire la nostra Marina abbia bisogno di simili navi per impiegare in modo conveniente l'aviazione bellica, ove l'idea fosse trovata buona

la Regia Marina potrebbe far studiare la sistemazione nei suoi dettagli ed effettuare il lavoro coi suoi mezzi». La morfologia della nave portaerei, o portaidrovolanti, proposta dall'Ansaldo è stata già analizzata da Bagnasco al cui studio si rimanda. Sappiamo che lo studio fu elaborato da Soliani con la consulenza degli ingegneri Giuseppe Brezzi e Giuseppe Albenga. Il primo era direttore degli stabilimenti aeronautici Ansaldo e progettista dei biplani tipo S.V.A., noti alla storia per il volo su Vienna di Gabriele D'Annunzio nell'agosto 1918. Il secondo era il più noto ingegnere strutturista del Regno e fu chiamato per la progettazione del ponte di volo. La presenza di questi due nomi, associati a quello di Soliani, ci segnala che il progetto per la portaidrovolanti Ansaldo, seppure preliminare, fosse una proposta seria e tecnicamente ponderata. Per mancanza di lungimiranza, il suggerimento per la trasformazione in nave portaerei cadde nel vuoto; altri storici hanno già considerato questo evento come un'occasione perduta per la Regia Marina.

Seguì l'elaborazione del progetto di trasformazione in transatlantico richiesto dal Ministero, che tuttavia l'Ansaldo presentava col preambolo: «Le moderne esigenze degli svariati servizi a bordo di un transatlantico da passeggeri sono tali e tante che, in uno scafo come quello della CARACCILO, studiato per servizi militari con interponti bassi e minute suddivisioni interne, riesce difficile soddisfare senza ricorrere a demolizioni e ricostruzioni così radicali da rendere, a nostro parere, la trasformazione poco consigliabile». La relazione rilevava inoltre che l'esigenza di utilizzare i soli due assi centrali della nave avrebbe ridotto il rendimento di propulsione per l'impossibilità di aumentare la dimensione delle eliche, necessariamente limitata dalla sistemazione degli assi interni.

Dei due progetti di transatlantico sono sopravvissute nell'archivio Ansaldo solo alcune sezioni trasversali, pubblicate da Bagnasco, ma la citata relazione tecnica permette di comprendere le due proposte. La prima, con due fumaioli, prevedeva la costruzione sulla coperta di un nuovo ponte continuo per un limitato numero di passeggeri di classe e per i servizi delle imbarcazioni. Nella seconda, con tre fumaioli, erano proposti un lungo castello a prora e sovrastrutture al centro per alloggi passeggeri di classe e per la sistemazione delle lance. Nel primo progetto l'apparato motore a turbine Ansaldo era sistemato a poppavia mentre nella seconda proposta, la posizione delle caldaie era prevista fra le paratie longitudinali centrali e, gli spazi laterali sarebbero serviti per il combustibile liquido. Ne sarebbe uscita una nave sicuramente inusuale con basse sovrastrutture e con uno scafo irrazionale per un transatlantico, senza sezione cilindrica e fiancate inclinate all'interno, dall'aspetto piuttosto ridicolo. La stabilità in eccesso, dovuta alla forma di carena, avrebbe inoltre reso la nave rigida con un movimento disagiata per i passeggeri.

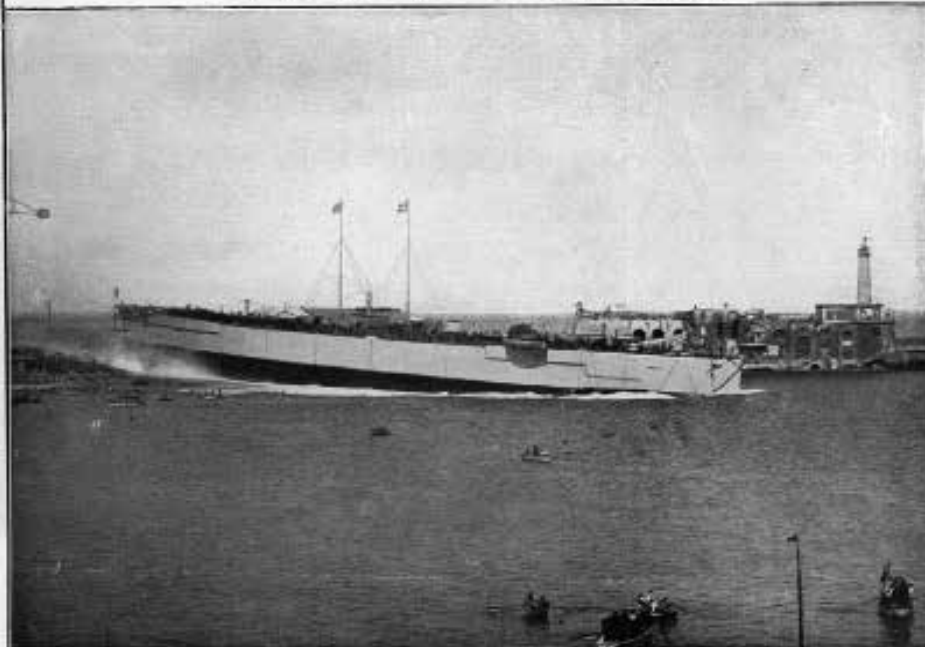
Gli archivi non hanno restituito alcuna lettera di risposta dal Ministero della Marina, sappiamo solo che il 1° ottobre 1920, lo stesso dicastero indisse una gara per la vendita della CARACCILO col vincolo della sua trasformazione in nave porta emigranti.

La Navigazione Generale Italiana si aggiudicò lo scafo con un'offerta di lire 6.015.250. Il contratto fu siglato il 15 ottobre con l'obbligo della sua trasformazione in nave passeggeri. Il 24 novembre il piroscavo DUCA D'AO-STA, un transatlantico della N.G.I., prese a rimorchio lo scafo e da La Spezia lo trasferì alla società anonima Cantieri & Officine Meridionali di Baia dove arrivò il 9 dicembre successivo. I cantieri navali di Baia furono fondati durante il conflitto, nel marzo 1917, dalla Navigazione Generale Italiana, in ragione della legislazione di guerra che favoriva la costruzione di navi mercantili per sopperire le perdite dovute principalmente alla guerra sottomarina.

Nel frattempo, il 30 novembre, l'Ansaldo ricevette dalla Navigazione Generale Italiana la richiesta d'offerta per la fornitura dell'apparato motore a turbine per la trasformazione della CARACCILO in transatlantico. La richiesta formulata dal direttore tecnico della N.G.I. ing. Enrico Benvenuti, esclude il riutilizzo, anche parziale, di quello già progettato e in parte costruito per la nave da battaglia, e richiese una potenza complessiva di circa 16.000 HP su due eliche; termine di consegna per le prove in mare il 30 novembre 1922.

Il carteggio Perrone si interrompe nel 1921, anno in cui i due fratelli sono costretti alle dimissioni da amministratori dell'Ansaldo in seguito al crollo della Banca Italiana di Sconto e al grave squilibrio economico in cui

•N•G•I• GENOVA



VARO DELLA "CARACCILO" A CASTELLAMARE DI STABIA

La Navigazione Generale Italiana ha deciso di istituire anche per il Nord-America una linea di gran lusso come quella che già esiste per il Sud America ed a questo scopo ha acquistato dal R. Governo lo scafo della "Caracciolo", destinata ad essere una delle più potenti super-dreadnought del mondo, che sarà trasformata in un magnifico transatlantico le cui caratteristiche saranno le seguenti:

Lunghezza massima m. 212,50 - Larghezza massima m. 29,60 - Altezza al ponte cassero m. 16,25 - Compartimenti stagni N. 16 - Doppio fondo esteso anche alle murate - Dislocamento tonn. 31.000 circa - Stazza lorda tonn. 26.000 circa - Velocità media in navigazione miglia 18 all'ora.

Il piroscavo sarà a due eliche, con macchine della forza di 15.000 HP. Esso potrà trasportare circa 200 passeggeri di classe di lusso, 470 di seconda classe e 2500 di terza classe oltre ai 600 uomini costituenti l'equipaggio.

La "Caracciolo", è stata rimorchiata dall'Arsenale di Spezia al Cantiere Navale di Baia presso Napoli (che appartiene anch'esso al Gruppo N. G. I.) ove vengono compiuti i lavori di trasformazione. L'operazione di rimorchio è stata eseguita dal piroscavo "Duca d'Aosta", pure della N. G. I. ed è riuscita ottimamente.

Sono in corso studi per aggiungere alla "Caracciolo", un altro piroscavo di tipo simile.

Insero pubblicitario della Navigazione Generale Italiana che annuncia la trasformazione della corazzata in transatlantico da passeggeri (collezione Maurizio Eliseo).

Regia Nave FRANCESCO CARACCIOLO

si trovò il gruppo industriale. Nello stesso anno la Navigazione Generale Italiana pubblicizzò il progetto CARACCIOLO fornendo i seguenti dati tecnici: 31.000 tonnellate di stazza, 212,50 metri di lunghezza, potenza dell'apparato motore 18.000 HP per una velocità di 17 nodi. La capacità dei passeggeri sarebbe stata così distribuita: 150 di prima classe, 550 di seconda e 2600 di terza classe, in altre parole emigranti.

Al momento dell'acquisto la N.G.I. necessitava disperatamente di navi per i servizi verso l'America, durante il conflitto la compagnia perse ben otto transatlantici per una stazza complessiva di 55.222 tonnellate. I due grandi transatlantici ordinati nel 1913, GIULIO CESARE, in Inghilterra e DUILIO all'Ansaldo di Sestri Ponente, subirono infatti gravi ritardi dovuti agli eventi bellici e alla indisponibilità dei materiali d'allestimento indirizzati verso le costruzioni militari. Per il DUILIO si aprì anche un grave contenzioso, proprio con l'Ansaldo, per la revisione dei termini finanziari del contratto, contenzioso che procrastinò ulteriormente il completamento della nave.

Le difficoltà di trasformare la corazzata in transatlantico per passeggeri si rivelarono probabilmente insormontabili, in particolare per il piccolo cantiere di Baia la cui banchina di allestimento non era attrezzata per la costruzione di grandi navi. Lo scafo rimase attraccato e in abbandono senza che mai iniziassero i lavori. Il progetto di trasformazione dovette essere più complesso di quanto preventivato dalla compagnia e di quanto gli uffici tecnici della Navigazione Generale Italiana potessero sviluppare; le considerazioni formulate anni prima dai tecnici dell'Ansaldo, si rivelarono fondate.

Ci si chiede se veramente la N.G.I. avesse voluto la trasformazione della nave, che ampiamente pubblicizzata, sarebbe anche servita per mantenere alto il corso delle azioni in un momento difficile.

Nel frattempo entrarono in servizio con successo i transatlantici GIULIO CESARE e DUILIO, la prima nel maggio 1922 e la seconda nell'ottobre 1923, poco dopo che l'assemblea dei soci aveva approvato il raddoppio del



Lo scafo incompleto della FRANCESCO CARACCIOLO attraccato alla banchina del cantiere navale di Baia nel marzo 1925, sullo scalo la nave cisterna SANGRO (collezione Admeto Verde).

capitale sociale da 150 milioni a 300. Lo scopo dichiarato dell'operazione fu la costruzione di altri due grandi transatlantici per la linea del Nord America.

Il 30 dicembre 1924 il consiglio di amministrazione della N.G.I. presentò all'assemblea degli azionisti la relazione annuale dichiarando che le nuove norme sulle limitazioni dell'emigrazione degli Stati Uniti avrebbero reso superflua la trasformazione della corazzata e, con riferimento al contratto di acquisto dello scafo, affermò con audacia che: «...venne meno - *per factum principis* - la possibilità di trasformare e adibire la nave a quel servizio specifico contemplato nel contratto e venne a mancare quindi lo scopo, la finalità dello stesso che pertanto, in omaggio ai più noti principi giuridici, deve essere risolto colla conseguenza che noi dobbiamo restituire la CARACCIOLO allo Stato e questo deve restituire a noi la somma che versammo per l'acquisto».

La N.G.I. tentò una trattativa con il Ministero della Marina che, sentito il parere dell'Avvocatura dello Stato, respinse qualsiasi ipotesi di risoluzione del contratto non escludendo però la possibile modifica della clausola contrattuale circa l'utilizzo della nave. La compagnia minacciò di adire ai tribunali contro il Ministero, senza che ciò smuovesse il dicastero dalle sue risoluzioni.

La N.G.I. cercò di riversare la responsabilità della vicenda sul Governo e sulla nuova legge americana sull'emigrazione; non vi era niente di più falso poiché, come si è visto, era già stata deliberata la costruzione di due nuovi transatlantici. Infatti, il 30 novembre 1924 fu impostato un nuovo piroscavo a turbine di oltre 30.000 tonnellate di stazza nel cantiere Ansaldo di Sestri Ponente destinato alla linea del Nord America. La nuova unità sarebbe entrata in servizio con il nome di ROMA nel settembre del 1926 e, a titolo di curiosità, avrebbe montato le caldaie cilindriche destinate in origine alla nave da battaglia FRANCESCO CARACCIOLO. Al ROMA sarebbe seguito il transatlantico AUGUSTUS, con motori diesel, impostato l'8 maggio 1925 sempre all'Ansaldo; tutto ciò significava che per la Navigazione Generale Italiana era molto più conveniente ordinare nuove navi piuttosto che insistere nella folle e costosa trasformazione dello scafo della CARACCIOLO. Dopo il rigetto dell'istanza di revisione del contratto con la Regia Marina, alla Navigazione Generale Italiana non rimase altra possibilità che demolire la nave da battaglia nel cantiere di Baia.

BIBLIOGRAFIA

- Albini, N. (1920). **La corazzata Caracciolo**. La Marina Mercantile Italiana, 271-274.
- Albini, N. (1921). **Trasformazione della "Caracciolo"**. La Marina Mercantile Italiana, 43.
- Soliani, N. (1920). **Trasformazione della nave "Caracciolo" in nave appoggio e trasporto idrovanti, Genova 1920**. Relazione dattiloscritta. Fondo Perrone, Archivio Ansaldo.
- **Trasformazione della Caracciolo** (1920). L'Ida Nazionale, 17 giugno, 8.
- **Album dei Servizi Marittimi, Annuario Generale d'Italia** (1921). Genova: Società anonima editrice.
- Navigazione Generale Italiana (1921). **Relazione sul rendiconto e bilancio dell'esercizio, 40 (1920-1921) e deliberazione dell'Assemblea: Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria 21 settembre** Roma: Editrice generale italiana.
- Navigazione Generale Italiana (1925). **Relazione sul rendiconto e bilancio dell'esercizio 43 (1923-1924) e deliberazione dell'Assemblea: Assemblea Generale Ordinaria 30 dicembre 1924** Roma: Editrice generale italiana.
- Bagnasco, E. (1991). **Una portaerei mancata, la Francesco Caracciolo**. Rivista Marittima, (124), 95-107.
- Mascolo, A. (1994). **Le navi da battaglia classe "Caracciolo". Un'incompiuta serie di quattro corazzate della Regia Marina poste in costruzione nel 1914-15**. Storia Militare, (2), 10-18.
- Rastelli, A. (2001). **La portaerei italiana. Cento anni di dibattiti e progetti**. Milano: Mursia.
- Cosentino, M. (2011). **Le portaerei italiane. Dai primi studi del 1912 al Cavour**. Parma: Albertelli.
- Ceroli, C., Rosati, C., Cuneo, V. (ed.) (2011). **Fondazione Ansaldo, Archivio Perrone 1871-1945. Guida all'inventario**. Genova: Fondazione Ansaldo.
- Piccione, P. (2020) **Navigazione Generale Italiana, Società Riunite Florio & Rubattino (1881-1931) and SITMAR Società Italiana di Servizi Marittimi (1913-1931)**. A Fleet List. London: Carmania Press.

FONTI

- Lettere e documenti citati sono contenuti nell'Archivio Perrone.