

Proposta a cura di Angelo Belloni e Niccolò Belloni

Titolo della proposta **Via del marmo Portoro e Casa Com.te Belloni (già casa dei minatori)**

Tematica di riferimento*:

Sviluppo economico sostenibile: turismo, agricoltura, servizi innovativi	
Identità culturale, valorizzazione storico-culturale	X
Servizi e infrastrutture: accessibilità, mobilità, energia, rifiuti, acque, comunicazioni	

*Barrare una o più tematiche relative alla proposta

1. Obiettivi e le motivazioni

Elemento significativo e caratteristico della storia dell'isola di Palmaria è rappresentato dall'attività estrattiva dalle cave del marmo cosiddetto portoro macchia gialla, svoltasi fino all'inizio degli anni 80 del secolo scorso.

La vicenda legata allo sfruttamento del marmo di Palmaria, la cui qualità era assai rinomata soprattutto in nord America, è ancora oggi tangibile nella conformazione del paesaggio di alcune parti dell'isola, le più affascinanti, e nella presenza di ruderi funzionali alle cave.

In particolare, sul versante di sud ovest, tra Pitonetto e punta Pitone, l'opera umana sembra inserirsi coerentemente in un contesto naturale di grande bellezza dove a contrasto col mare blu cobalto ristagliano i bianchi faraglioni sopra i quali si sviluppano le gallerie con scorci mozzafiato sul vasto mare e i ruderi che, un tempo, davano riparo e abitazione ai minatori.

In linea con i proponenti del Progetto Palmaria e all'interno di un percorso ideale di riscoperta delle tradizioni, delle arti e mestieri legate ad un territorio insignito del riconoscimento Unesco di patrimonio dell'umanità, si propone la valorizzazione degli elementi ancora presenti che consentano la contestualizzazione e riscoperta della storia del marmo di Palmaria attraverso il recupero di fruibilità di percorsi e strutture un tempo a servizio dell'attività estrattiva.

Tale fruibilità potrà avvenire attraverso la messa in sicurezza di sentieri che dalla sommità dell'isola, nei pressi del segnale Loran della Marina, consentano l'attraversamento della cengia di Cala Grande, la visita delle costruzioni ricovero dei minatori e l'accesso all'interno delle cave del Pitonetto e di lì il ridiscendere fino alle strutture del piazzale V6 del Pozzale da dove si caricavano i pontoni.

Al pari della via dell'ardesia in Fontana Buona, la Via del Marmo di Palmaria si propone di valorizzare una vicenda significativa nella storia dell'isola sia in termini di antropizzazione dell'ambiente che sotto l'aspetto socio-lavorativo.

Il rudere sito a mezza costa di Cala Grande, mappale 133 foglio 14, verrà messo a disposizione per le finalità del progetto dai legittimi proprietari, eredi di Angelo Belloni già gerente di società cooperativa nominata Argo Cavatori, dedita all'attività estrattiva nelle cave soprastanti fino agli anni 20 del secolo scorso, poi passate di mano ad altri proprietari.

La figura di Angelo Belloni, ufficiale della Regia Marina, è peraltro nota in ambito subacqueo e marinaresco per aver inventato e sperimentato proprio tra Palmaria e Portovenere innovative

apparecchiature subacquee tra cui apparati respiratori, mute subacquee, sistema di uscita da sommergibili immersi, molto noti e apprezzati dalla Marina del tempo e base per lo sviluppo del mezzi insidiosi che scrissero le più audaci imprese belliche nel corso del secondo conflitto mondiale.

Ecco, dunque, che la casa dei minatori, parte integrante della suesposta proposta di realizzazione della Via del Marmo di Palmaria, diventa pure luogo identitario della poliedrica, vulcanica e avventurosa figura del suo antico proprietario, il comandante Angelo Belloni - ancora oggi ricordata dai vecchi portovenetini spesso usati come cavie, insieme alle figlie, per le prove delle sue invenzioni.

Luogo dove poter consultare le carte di progetti e imprese patriottiche (famoso il suo furto del sommergibile 43 col quale si proponeva di attaccare da solo la flotta austriaca durante la neutralità precedente lo scoppio del primo conflitto mondiale) ancora conservate nel suo vastissimo archivio recentemente riscoperto nell'ambito della mostra Uomini di Acciaio tenutasi a Spezia nel 2015.

La realizzazione di Casa Com.te Belloni, come si vuole nominare il rudere recuperato, si propone così di rappresentare un ponte, un ideale anello di congiunzione di una parte importante della storia produttiva dell'isola, legata al marmo, col fortissimo legame tra l'isola e la marina militare e gli ideali patriottici che hanno accompagnato lo sviluppo dell'industria bellica così radicata nel territorio del golfo di Spezia.

Per una più ampia inquadratura del personaggio e delle sue avventure, si allega (i) un estratto della biografia "Angelo Belloni - 50 Anni di Mare" editore Mursia, relativo alla descrizione dell'attività delle cave e alle vicende che hanno come sfondo Palmaria e Portovenere, (ii) il catalogo della mostra Uomini di Acciaio in cui viene, tra le altre, raccontata la vicenda del com.te Belloni, (iii) materiale fotografico del rudere (v) lettera di sostegno all'iniziativa da parte del Comsubin - Marina Militare.

2. Attività previste

1. Ristrutturazione e recupero conservativo del rudere posto a mezza costa della parte sud est di Cala Grande
2. Recupero conservativo delle strutture per il carico sui pontoni al piazzale V6 del Pozzale
3. Realizzazione del percorso didattico conoscitivo delle cave di marmo del Pitonetto, da faro segnale Loran a piazzale V6 del Pozzale
4. Installazione dell'archivio storico militare di Angelo Belloni all'interno della struttura recuperata a Cala Grande

Eventuale stima degli interventi necessari e eventuale fonte di finanziamento

1. Fondi rivenienti dal progetto di recupero di Palmaria
2. Idem
3. Idem
4. A carico della famiglia Belloni

3. Soggetti attuatori della proposta e il partenariato coinvolto

Proposta a cura di famigliari di Angelo Belloni, sostenuti da Comando Subacquei Incursori della Marina Militare



l'Ammiraglio Comandante

Varignano, 20 dicembre 2017

Prot. SP/ 54

Gentili Signori Belloni,

ho appreso con interesse la Vostra proposta intitolata "Via del marmo Portoro e Casa Com.te Belloni" tesa a valorizzare l'isola Palmaria nell'ambito del processo partecipativo coordinato tra Regione, Demanio e Marina Militare.

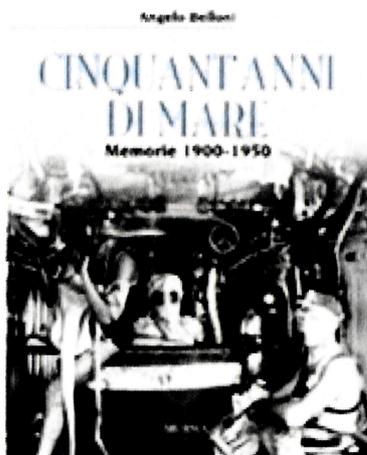
La realizzazione di tale proposta valorizzerebbe il forte legame già esistente tra questo Raggruppamento ed il territorio, in quanto il Com.te Belloni ha sviluppato i sistemi d'immersione utilizzati dagli uomini dei Mezzi d'Assalto della Marina proprio nelle acque del Parco naturale regionale di Porto Venere.

Nella speranza che il Vostro progetto possa essere selezionato per il recupero della memoria di quanto realizzato dal Vostro illustre nonno, Vi porgo i miei migliori auguri per le prossime festività e Vi saluto cordialmente.

Contrammiraglio Paolo PEZZUTTI

^^^^^^^^^^^^^^^^

*N.H. Ing. Angelo Maria Belloni
N.H. Arch. Nicolò Belloni*



Stralci dalla biografia di Angelo Belloni che testimoniano il legame con Portovenere e Palmaria sullo sfondo delle avventure sia in ambito subacqueo militare che legate all'attività estrattiva del marmo portoro.

...

10° *Esperimenti militari* (1919)

157) *Il varo del "Ferraris"*. - Subito dopo l'armistizio mi precipitai a Roma da Revel. Temevo che si sospendessero i lavori al Muggiano, come mi aveva fatto intravedere l'Ammiraglio Cagni, Comandante in Capo alla Spezia, e come era inevitabile colla brusca frenata sulle spese, conseguenza immediata dell'armistizio.

Revel naturalmente non si sbottonò con me e non mi lasciò capire il suo punto di vista su quello che io, nel mio furore Mediterraneo e quindi antinglese e antifrancese, consideravo una breve parentesi della guerra mondiale.

Però, il caro vecchio marinaio, che con spirito così giovanile aveva portato per 5 anni il peso della guerra navale all'Austria, male assecondato da qualcuno dei suoi più stretti collaboratori, ebbe il buon senso di capire che l'interrompere i lavori del "Ferraris" alla "Fiat San Giorgio" sarebbe stata una pura perdita. E decise di continuare; e, anzi, di farmi lasciare anche dopo l'armistizio in comando del battello, fino a collaudarlo, provarlo e usarlo per un programma d'esperienze già completamente definito.

Io gli feci cenno, fin d'allora, della mia intenzione di adoperare poi quella nave eccezionale come appoggio palombari per le imprese di recupero, che si presentavano ovunque come urgenti; ma il Capo rispose: - "Ne parleremo a suo tempo. Prima vediamo che cosa se ne cava!" - E ripartii felice per La Spezia..

158) *Alla Palmaria*. - Il varo ebbe luogo il ... Febbraio 1919; cioè più di tre mesi dopo l'armistizio. E l'allestimento e le prove di collaudo ci portarono alla fine di Maggio. Appena ebbi il battello in consegna dal Cantiere, mi trasferii all'isola Palmaria, nell'incantevole insenatura di Portovenere, dove trovai un magnifico e comodo posto di ormeggio pel "Ferraris" al Terrizzo e dove avevo la possibilità di fare esercitazione, con immersioni fino a 15 m, con qualsiasi tempo: col Libeccio, sotto alla Palmaria; col Grecale, sotto all'Ulivo. Installai l'equipaggio in una casermetta del Terrizzo; ed io - che dovevo curarmi l'enterocolite, eredità

della guerra per quasi tutti i sommergibilisti - andai a installarmi nella casa del Faro all'isola del Tino. Un paradiso! Il fanalista era sardo, con numerosa e simpatica famiglia, che mi usava ogni sorta di cortesie, specialmente in principio quando le crisi del male mi obbligavano a stare in un'amaca sospesa ai pini, tutto avvolto in coperte di lana in pieno sole.

159) *Al Tino con l'enterocolite.* - Molti di noi si trascinarono dietro quel grosso fastidio per due o tre anni come l'amico Tutino. Io ebbi la fortuna di consultare a Milano, per consiglio della mamma, il celebre Prof. Cainelli; che, invece di propinarmi oppio o altre simili porcherie, mi consigliò semplicemente un buon regime sostanzioso a vitto bianco. Primo grado, per il periodo peggiore o più acuto: riso bollito nella sua acqua, ossia con tutto il suo amido; tè senza latte e pane abbrustolito. Poi, migliorando: riso al burro; poi pasta al burro; poi carni bianche e lessate o arrostate e patate lesse, sempre con pane abbrustolito e senza verdure, senza frutta, senza brodo, senza latte. Vino poco, ma vecchio di bottiglia.

Una volta il mio mare mi tradì. Al Tino e alla Palmaria, durante gli allenamenti, i miei palombari acchiappavano spesso con le mani di quelle famose piccole aragoste, che si mangiano sempre (dai vivai) a Portovenere. Aragosta, carne bianca.

Ma fu un vero guaio: febbre e sangue! Cainelli tempestò da Milano che l'aragosta è bianca ma velenosa; e che me l'ero cavata ancora a buon mercato. Avevo comperato in paese 40 pulcini di varie grossezze e 20 bottiglie di barolo. Colla pastura libera del bosco di pini, diventavano come altrettanti fagiani. Quando li ebbi mangiati tutti, ed ebbi bevuti tutti il barolo, le esperienze col "Ferraris" erano ultimate, ed io ero perfettamente guarito dall'enterocolite. Ma credo che, con quella cura geniale, e coll'aria balsamica di quell'isola incantata, pini e Tirreno, avrei potuto guarire di qualunque altra malattia.

160) *Esperienza.* - I risultati degli esperimenti, a fine Luglio, furono brillantissimi in 30m., sotto il Tino, dove avevo distesa fra apposite boe una rete parasommergibile, con maglia di un metro di lato e con cavo di 12mm. di diametro, che arrivava fino al fondo, i miei tre palombari, che uscivano in catena, uno di guida all'altro, potendo arrivare il primo fino a 100 m. dal bordo, praticavano il varco sufficiente per il passaggio del battello strisciante sul fondo, mediante tre tagli della cesoia a vite, in 35 minuti.

Ce n'era d'avanzo, e si superavano tutte le previsioni.

Le cose non andavano sempre tutte lisce; ma gli incidenti come ho spesso dovuto constatare nel mio mestiere, servivano ad apprezzare qualche vantaggio del sistema oppure a produrvi dei miglioramenti. Un giorno l'uomo di mezzo, o *secondo*, che era guidato dal *terzo* sempre fermo sulla coperta del "Ferraris", e faceva da guida al *primo* che operava sulla rete, non rispose al telefono a me, che dall'interno della garitta potevo parlare (benché sordo) con tutti loro o col mio Direttore di macchina in camera di manovra. Chiamo il *primo* e gli dico di tornare verso il bordo, cercando il secondo uomo.

Poco dopo mi dice che l'uomo è svenuto e afflosciato: ricevendo aria dai serbatoi e non dalla pompa, colla valvola speciale che mi aveva studiata e realizzata l'Ing. Andri, si aveva il vantaggio rispetto allo scafandro normale che il palombaro svenuto non risaliva "a pallone" ma rimaneva *pesante* sul fondo, come accade cogli autorespiratori. Gli ordino di portarlo a bordo, e dopo pochi minuti vediamo il testone di rame del *secondo* presentarsi dentro al pozzo del boccaporto. Gli tolgono l'elmo, lo tirano dentro; e, sempre svenuto lo faccio passare, con un altro uomo come assistente, nella parte prodiera della garitta, che serviva da camera di decompressione. Dopo circa un'ora l'uomo era salvo, e rientrava per il portello sul pagliolo, nella camera di manovra del sommergibile. Così ho dimostrato che anche un incidente del genere non avrebbe obbligato a sospendere le operazioni all'esterno.

161) *Gli autorespiratori*. - Avevo ottenuto finalmente degli autorespiratori: un Draeher, di quelli che si erano trovati sui sommergibili tedeschi di preda, e un Siebe Gorman, avuto dagli Inglesi. Questi erano allora molto ingombranti, con quell'elmo e il camicione a sacco, inoltre l'oxilite adoperata dava molti disturbi nella pratica.

I Germanici erano del tipo "Tauchretter", che già aveva servito a riportare a galla da 40 m. tutto l'equipaggio dell'"U 18" affondato nella Manica per scoppio di mina; ed erano un miglioramento Hill. Ma la difficoltà di averne subito un certo numero e di rifornirci delle capsule di calce sodata, e soprattutto l'avversione irriducibile dei palombari, che sono le bestie più misoniste del mondo, mi fecero per il momento abbandonare l'idea di adottarli definitivamente.

162) *Bagni*. - Così venne la fine di Giugno e arrivarono a Portovenere i bagnanti. C'era la mia mamma, col nipotino Pietro figlio di Scally.

E c'era un bel gruppo di formidabili nuotatrici, che avevano costituito il pericoloso sodalizio delle "Ondine": fra queste la Faldi di Portovenere, "alga verde", e le tre sorelle Vinassa de Regny di Parma ("Serenella", "Perlina" e "Azzurrina"); veri accidenti, che si fumavano la traversata a nuoto dall'Ulivo a Palmaria e ritorno; e battevano anche i "tritoni", poveretti.

Io per fortuna, come "Argonauta", fui dichiarato subito *fuorigara*. Diventammo subito amici, perché avevano già conosciuto la mamma, ed erano molto marinaie; per cui mi visitavano sul "Ferraris" e poi io le portavo col mio cutter a fare il giro fra Tino e Tinetto. La mamma abitava in casa mia a La Spezia e perciò me l'aveva un po' riconsacrata, ed ebbi il coraggio di farci venire anche quelle innocenti donzelle, accompagnate si intende dalle rispettive mamme. E provavo un senso nuovo e strano a scoprire della gente così per bene. Una delle mie più care fotografie, perdute ora, era quella del mio motoscafo "Asia" colla povera mamma, Piero, Alfonso, e Graziella Massa ancora piccini, e Gabriella Vinassa colle trecce sulle spalle, seduta vicino a me che ero in divisa bianca.

163) *Arie di matrimonio*. - Io mi sentivo così diverso e guasto, moralmente, e non osavo formulare nessun pensiero: soltanto godevo di quella freschezza e purezza, per me prima inconcepibile. La mamma, che pensava all'avvenire ed era decisa a tirarmi fuori dal mio truogolo di La Spezia, e ce l'aveva a morte anche con tante conoscenze mie della cosiddetta "buona società" del Circolo di Marina, badava a spingermi insensibilmente; e, per farmi decidere mi spingeva in altre direzioni; e sospettava così, almeno dai miei rifiuti ostinati, che ormai una scelta dovevo averla fatta: scelta che io tenevo gelosamente chiusa nel mio cuore. Soltanto un giorno le dissi: - "vedi, per una sola mi deciderei; ma non me lo sogno nemmeno : Serenella" -. E allora, da buona genovese, replicava: - "già, proprio a te la darebbero, che potresti essere suo padre!" -.

Questo era vero: e perciò conclusi dentro di me che era meglio nemmeno turbare quella divina serenità; e mi sarei creduto un ladro a fare un minimo cenno compromettente o illusorio per me o per la bimba.

164) *Borletti*. - A Portovenere ci veniva anche qualche volta, da Viareggio, un caro amico della mamma, l'Aldo Borletti: che, da vero "Milanese in mar", non mi lasciò in pace finché, con un po' di strappo al regolamento, non l'ebbi portato a fare un'immersione col "Ferraris". Si divertì un mondo a vedere uscire e rientrare gli uomini a 15 m. di fondo, col boccaporto sempre aperto, in cui essi si calavano come in un pozzo, e da cui emergevano come se fossimo all'aria aperta. Gli feci provare anche la risalita a galla da 10 m. col boccaporto aperto. Quando dalla garitta diedi l'ordine per telefono in camera di manovra: "aria ai doppi fondi", il capo palombaro, naturalmente, che per la prima volta assisteva a una tale operazione ma era più al corrente di Aldo dei segreti del mestiere, mi guardò trasecolato, e voleva chiudere il portello.

Fermai capo Barabino con un cenno; e così si assistette all'impressionante fenomeno della sfuggita rapida della sovrappressione: un gran rumore, un gran risucchio nell'acqua del portello poi all'improvviso una fitta nebbia in tutta la camera. Capo Barabino continuava a guardarmi, aspettandosi da un momento all'altro la rientrata d'acqua dal boccaporto e l'allagamento della camera. Borletti invece, nella nebbia si tappava il naso e deglutiva, come gli avevo raccomandato io di fare se avesse sentito pungere le orecchie; e poi sorrideva beato, e diceva: - "bellissimi! Interessantissimi!" -.

11°) *Esperimenti privati (1920 – 1921)*

165) *Progetti industriali.* - Fu tale l'entusiasmo di Borletti alle prove col "Ferraris" che, appena seppe della mia intenzione di tentare, collo stesso sommergibile preso a nolo dalla Marina, un'impresa di recupero e pesca subacquei, mi consegnò di colpo un assegno di 100.000 lire, per "facilitarmi l'avviamento", diceva.

E aggiungeva: - "tu non mi devi nulla. Io non sono nemmeno tuo socio. Se le cose andranno bene, me le restituirai. Altrimenti sono a fondo perduto tant i d'èe vann e vègnen!" -.

Ed è così che, se le cose vanno bene, cioè se arrivo coi miei diritti di brevetto a pagare i molti debiti accumulati in questi vent'anni, compresi quelli verso la famiglia, io andrò a restituire le 100.000 lire del povero Aldo ai suoi figli o alla vedova Contessa Maria; che per fortuna, non ne hanno certo di bisogno!

166) *Pei mezzi insidiosi subacquei.* - L'idea mia era sempre quella. La Marina, colla pace e la restrizione nelle spese, non mi avrebbe certamente seguito in una preparazione intensiva di uomini e di mezzi, perché ci trovassimo pronti in qualsiasi momento ad affrontare il gran problema del Mediterraneo con un'applicazione su vasta scala del mio concetto di impiego dei sommergibili come mezzi d'assalto o insidiosi. Nemmeno lo schiaffo di Versailles produsse a Roma la sola conclusione logica che se ne poteva ricavare: prepararci alla guerra contro Inghilterra, Francia e America. C'erano le preoccupazioni di politica interna, la marea rossa che saliva; e fu molto, e unicamente per merito di Revel, se mi si lasciò ultimare le esperienze col "Ferraris".

Non vedevo che una smania frenetica di disarmare, di smobilitare, di rinunciare. E allora pensai che quello che non volevano fare loro, dello Stato Maggiore della Marina, potevo farlo io, almeno in parte: e che un'impresa di recupero e pesca avrebbe potuto darmi i mezzi necessari per spingere innanzi studi e esperimenti, e, soprattutto, creare gli uomini adatti.

Non è, questo, senno di poi: basta leggere il mio articolo nella "Rivista Marittima" del Novembre 1921 (vedi allegato_) pubblicato lì dal Ministero perché lo Stato Maggiore, come mi scrisse poi il suo Capo, Ammiraglio Di Lorenzo, non credeva più *ormai* possibile un'azione di mezzi insidiosi subacquei in rada nemica. E non era nemmeno, questa, presunzione; ma semplicemente ostinazione, persuasione di avere, per ragioni puramente occasionali e di mestiere, sviluppata una delle possibilità tecniche della nuova arma subacquea, che anche ai capi veramente competenti poteva sfuggire.

E così mi lanciai nell'impresa, che fu detta "della pesca delle perle".

167) *Alla pesca delle perle.* - Due erano i campi possibili d'impiego del "Ferraris" in tempo di pace: la pesca subacquea e i recuperi. Ed in entrambi c'era un vasto campo d'impiego dei palombari e di un loro addestramento, in un secondo tempo, all'uso degli autorespiratori. Così io volevo creare, a poco a poco, i "sommozzatori". Col solito difetto di noi Ufficiali di Marina,

di risolvere i problemi tecnici senza badare alla spesa, io, che sono sempre stato per questo difetto la negazione dell'uomo di affari, non mettevo nemmeno in dubbio che le spese d'esercizio di un sommergibile, con sette od otto palombari a contratti in sterline oro (nel 1920 la sterlina oro valeva circa 100 lire), non potessero essere largamente coperti per esempio in un recupero, dai materiali più prontamente recuperabili (carbone a 1000 lire la tonnellata, tubi di rame, ecc.); e, nella pesca delle perle, della madreperla.

Purtroppo, questa faccenda delle perle elettrizzava me, che col mio solito e imperdonabile eccesso di fantasia e di ottimismo, promettevo le più belle perle alle più belle amiche, come Diana Karenne; ma, quel che è peggio, elettrizzava anche tutti indistintamente quelli con cui io trattavo, dal Ministero della Marina alle Banche. Fra tutti, naturalmente, il più competente in materia e il meno facilone avrei dovuto essere io.

Ma effettivamente i fatti dimostrarono poi che, se quella non era la via buona, pure, coi vari mezzi da me preparati per l'impresa, scaturivano automaticamente strada facendo gli impieghi più redditizi, e si sarebbe quindi trovata a poco a poco la forma di esercizio più conveniente, sia pel sommergibile che per tutte le varie altre parti del complesso e veramente grandioso organismo. Il quale era creato con l'aiuto disinteressato e generoso del Ministro Eccellenza Sechi e dell'Eccellenza Marchese Salvago Raggi, ex Governatore dell'Eritrea; e, come essi volevano, mi venne dato in poco tempo un'attrezzatura superiore a quella di qualsiasi altra impresa di recuperi nel Mediterraneo e Mar Rosso. La fatalità che troncò tutto nel Luglio 1920, che non poteva sulla fine del 1919 essere prevista da *nessun* uomo industriale o politico (il fallimento della Banca Italiana sconto), avrebbe certamente, quando si è verificata, potuto essere affrontata, dominata ed anzi tradotta in un maggior utile, da uno scaltro uomo d'affari. Ma vedremo poi perché, anche con l'aiuto di uomini scaltrissimi, io ne sia stato travolto.

168) *Le tre Cooperative "Argo"*. - Poi, come purtroppo ho sempre fatto nella mia vita, oltreché complicare le già gravi difficoltà tecniche, finanziarie ed economiche della complicatissima impresa con quel recondito scopo militare (di voler creare dei sommozzatori borghesi da offrire poi alla Marina per la nostra guerra santa in Mediterraneo), l'ho complicata anche in uno scopo sociale.

E cioè, mentre mi tenevo lontano da ogni movimento politico, e nemmeno mi iscrivevo, come altri miei amici nazionalisti di Milano, al Fascio nascente - prima perché ero in servizio, poi perché tutto assorbito dalla spedizione in Mar Rosso - pure volevo contribuire anch'io alla soluzione del grande problema sociale, che la guerra e Mussolini avevano portato alla ribalta: e volli sperimentare una forma di socializzazione a modo mio, e trovai interessante applicare contemporaneamente a tre campi diversissimi di attività e quindi di alee e di case.

Una Cooperativa "Argo Palombari", fra tutto il personale palombaro e non palombaro, della spedizione di recupero e pesca.

Un'altra, "Argo Cavatori", fra gli operai della mia cava di marmo Portoro alla Palmaria. Una terza "Argo Carpenteri", fra otto carpentieri delle Grazie di Portovenere, ai quali regalai una concessione di spiaggia per un cantierino di costruzioni navali in legno. Ne ricavai un'esperienza e un insegnamento personali, che credo possano avere qualche valore ancor oggi; poiché il grande problema (pel quale, s'intende, mi confermo incompetente) è sempre insoluto, e dovrà pure essere risolto pel nuovo ordine mondiale.

169) *Un esperimento di socializzazione*. - Anziché fissare ai singoli prestatori di opera una percentuale di partecipazione agli utili, che avrebbe portato, come forse porterà, a pericolose ingerenze di tutta la maestranza nella direzione e gestione dell'azienda, io volli provare a costituire una Cooperativa di tutto il personale, una Accomandita dei finanziatori, e stabilire un contratto di esercizio e partecipazione agli utili fra questi due enti, i cui Gerenti coincidevano, per la Cooperativa "Argo Palombari" nella stessa persona (che ero io); per la

Cooperativa dei cavatori erano due persone diverse (il Capo Cava, presidente della cooperativa; e il Comandante Luciani, nostro consocio, come Gerente dell'Accomandita); e finalmente per la Cooperativa dei carpentieri lo stesso Capo Cantiere Faggioni, autentico e valente operaio del Fezzano, che provvedeva da sé, come presidente della Cooperativa, al suo finanziamento per mezzo della Banca.

E già che sono in questo argomento, dirò addirittura come sono andate le cose nei tre casi.

170) *L'“Argo Palombari”*. - La Cooperativa dei palombari, finanziata dalla società accomandita semplice “Angelo Belloni e C. La Spezia”, di cui eravamo soci soltanto io, Gerente, e la Banca Italiana Sconto, finanziatore, ha dovuto bruscamente interrompere la sua attività nel Luglio 1920 per il ritiro della Sconto (il cui fallimento fu pubblico soltanto più tardi, mi pare nel Dicembre 1920).

I soci palombari però, che non perdevano un centesimo e si trovavano sul posto di un recupero a Porto Said, lavorarono per conto loro anziché farsi rimpatriare; e il più ardito di loro, il Luigi Sodini, trovò modo di costruirsi casa a Viareggio, ed esercitare in proprio un'azienda di recuperi e lavori subacquei nel porto di Massaua, che lavorò poi molto nel 1935 e nel 1936. Ma, notate bene, la Cooperativa era morta. I soci attivi erano diventati dei “borghesi”.

171) *L'“Argo Cavatorti”*. - La Cooperativa dei cavatorti, finanziata dalla Società Accomandita Semplice “Angelo Belloni Portovenere”, dovette pure interrompere la sua attività nel 19.., perché l'Accomandita male amministrata, finì col liquidare e cedere le cave ad altra ditta; e i cavatorti non fecero che cambiare il “padrone”, cioè il datore di lavoro.

172) *L'“Argo Carpentieri”*. - La Cooperativa dei carpentieri, senza impacci di poeti, comandanti, borghesi, filosofi, ecc. ma affidata ai soli lavoratori, tutti concentrati in quel piccolo spazio del Cantiere sulla loro unita attività, costruzione e riparazione di barche in legno, andò a gonfie vele ed è ancor oggi assai prospera, apprezzatissima anche dal Comando Germanico dell'Arsenale. Ma naturalmente, e questo è il fatto importante dal punto di vista teorico del problema sociale, non è più una Cooperativa: anche questi lavoratori, guadagnando con il loro assiduo lavoro, sono diventati dei “borghesi”, proprietari dell'azienda e datori di lavoro. Non vi pare che manchi ancora qualcosa alla legge sulle Cooperative e a quella della Socializzazione?

173) *Utile netto: tre insegnamenti*. - Ho ricavato da questo triplice esperimento alcuni insegnamenti, che sembreranno ovvii a tutti, ma che io ho fatto sangue del mio sangue:

1°) non si devono fare troppe cose ad un tempo, a meno di disporre di collaboratori assolutamente fidati.

2°) per questa stessa ragione, è meglio partire dal piccolo e dal poco, e ingrandire man mano strada facendo le cose, una pietra dopo l'altra, non aggiungendone alcuna se prima le altre non sono ben legate e consolidate fra loro.

2°) gli uomini sono uomini. E cioè ognuno considera sacrosanto il suo interesse, perché è quello dei suoi figlioli: e quindi è semplicemente immorale pretendere che uno lavori per gli altri, o anche soltanto che divida alla pari, con chi lavora o vale meno di lui, gli utili del lavoro comune. E siccome gli interessi sacrosanti di tutti sono inconciliabili, perché illimitati, ecco la necessità dell'intervento di un'autorità, lo Stato, che vi ponga dei limiti e freni i singoli: ed ecco la necessità che questa autorità superiore sia rigorosamente imparziale, disinteressata, giusta, libera da sotterfugi, da camorre, da mafia, da massonerie, e quindi affidata a pochi ma eccelsi uomini, quelli veramente più degni di tutta la comunità, tali da essere al di fuori e al di sopra di ogni sospetto e di ogni interesse.

Sarebbe facile, dal confronto dei miei tre esperimenti come sopra riferiti, dedurre che la miglior soluzione e la più perfetta socializzazione si debbano avere dalla Cooperativa pura (pura almeno in partenza).

Ma mi pare che una simile conclusione sia troppo superficiale: perché non si possono confrontare tre imprese che corrono rischi troppo diversi. Ed è pacifico che le alee di un cantiere di costruzioni navali in legno siano ben minori di quelle di una cava di Portoro; e queste e quelle di gran lunga minori dei rischi di un'impresa di pesca e di recupero in mari lontani.

Io non faccio che riferire dati di fatto: altri più competenti di me in una materia tanto difficile, e pure oggi essenziale al bene dell'umanità, potranno forse ricavare qualche insegnamento o deduzione più interessante dai fatti qui riportati.

12° *Intermezzo terraiolo (1922 - 1928)*

241) *Anni di fame* - Ed ecco quella povera bimba, che sembrava un'educanda, sballottata da un marinaio per tutti gli scali del Levante, vede a un tratto rizzarsi davanti lo spettro della fame. Provava un tremendo bisogno di tornare a ridosso del suo bel San Giovanni!

Io, dopo aver parlato col mio suocero a Parma, e sentito che nemmeno lui, sostituendo il Comandante Luciani, era riuscito ad avviare su buona strada la nostra piccola Società delle cave di Palmaria colla Cooperativa "Argo Cavatori", decisi lì per lì di sistemarci una casa a Portovenere, affittando il villino Marzo al pontile del vaporetto; e dedicarmi completamente all'impresa del marmo portoro, per sbarcare il lunario, e possibilmente arrivare a concludere la tremenda, eterna causa di confine contro la vecchia e solidissima Ditta locale "Fagioni e Ragghianti"; causa ereditata dall'Ovaleo Pandolfo (erede dei Montefinale) insieme colle cave, e che già si prolungava dal 1919.

Addio, per il momento, sogni mediterranei, lotta cogli Inglesi, e innovazioni subacquee!

Si trattava di vivere: dare la calma e la sicurezza alla mia Donna e a quegli innocenti che potevano venire.

242) *Le cave*. - Io mi ero fissato che l'esercito di una buona cava di Portoro (la "macchia" gialla del nostro Portoro della Caletta era splendida!), se permetteva di arricchire ad una società, doveva permettere di vivere a un Gerente, che non si occupasse d'altro. E mi ci buttai a capofitto; ma col solito difetto di non assicurarmi al fianco una persona competente e fidatissima.

D'altra parte, la causa metteva in giuoco la proprietà di un intero monte di Portoro il cui valore era stato periziato in *undici milioni*; e pertanto ritenevo mio primo dovere verso i soci quello di non mollare e spingendo anzi le cose a fondo con un avvocato di valore come il Micheli di Carrara si poteva, dati i nostri titoli sicurissimi, sperare di battere rapidamente il fortissimo avversario, che pure aveva nel Fontana un avvocato specialista.

Ma i soci nostri erano deboli, o meglio, erano amici e parenti che mi avevano sottoscritto delle piccole carature più per simpatia e solidarietà che per convinzione.

E quindi, in genere, non volevano sentir parlare di svalutazione del capitale e ulteriori versamenti per poter provvedere all'enormi spese della causa e di un esercizio ancora passivo.

243) *Il Portoro*. - Io intanto imparavo a mie spese che, come era capitato a due precedenti Gerenti, Luciani e papà Vinassa, se non si dispone di un grosso capitale per la *scoperchiatura* del banco (liberazione da tutta la roccia al di sopra), e se per vivere si stacca il marmo di fianco dal filone, i blocchi riquadrati quando vanno alla segheria si frantumano, perché non è stato

possibile tenere conto dei cosiddetti *pele* o difetti, che rendono friabile la lastra: e la cava, il cui marchio rosso è scolpito su ogni blocco, resta squalificata sul mercato (allora estesissimo, specialmente negli Stati Uniti), e deve fallire.

244) *La Pietra*. - Inoltre, le più grosse cave, *nostre* ma occupate illegalmente da venti anni dagli avversari, disponevano di un vasto piazzale, la V.6 al Pozzale, dove per molti giorni del mese anche d'inverno si poteva caricare sui pontoni tutta la pietra ricavata dagli scoperchiamenti dei banchi di Portoro; e quindi venderla, con appalti regolari, al Genio Marina o al Genio Civile per i servizi dei porti, militare e mercantile; risultando così attiva, anziché passiva, la laboriosa liberazione del marmo.

Invece, la Caletta e la Cala grande, dove erano le nostre cave non contestate - per quanto pittoresche e veri sogni di bellezza anche d'inverno - essendo esposte al Libeccio, arrivarono fino a 125 giorni consecutivi di impossibilità di carico per i pontoni, a causa del mare lungo e risacca; e così non si potevano assumere impegni di forniture regolari.

245) *Camorre*. - Io però avevo, fra le cave nostre, anche una verso l'interno, a Nord dell'isola di fronte a Portovenere: la Cava Merlino, senza marmo; e con quella, cavandovi soltanto pietra, avrei potuto mantenere gli impegni, caricando al di fuori soltanto col tempo buono e calma piatta; mi ero preparato anche i pontoni miei a tale scopo. Ma tutto fu inutile, di fronte alla parzialità sospetta di un vecchio "Relatore" del Genio Marina, legato da anni (e forse non lui solo) coi nostri avversari. Visto che da solo non la spuntavo, per suggerimento dell'avvocato Micheli trovai un altro socio, sperimentato e potente: il Taccone di Genova, che aveva cave a Carrara ed altrove, e voleva anche il Portoro, per il suo commercio di scambio coi semi oleosi del Nord America.

Col suo aiuto ottenni la riduzione del nostro capitale a metà, rimborsando la mezza caratura a quei soci che, stanchi dell'eterna "causa", preferirono ritirarsi (come i tre amici di Marina: Falangola, Zino e Romagna Manóia, tutti Ammiragli). Il secondo effetto del suo intervento fu una ripresa energica della causa, dove si ottenne di mettere l'avversario colle spalle al muro davanti ad un arbitro.

Il terzo effetto fu assai più tardi: mi pare nel 1927.

Avevamo ottenuto vittoria integrale nella causa di confine e in quella di illecita occupazione della V.6: il solo indennizzo per questa era di mezzo milione, oltre la proprietà del monte di Portoro soprastante. Ma Taccone, unico Gerente, approfittando della mia prolungata assenza a Roma e a Milano, si mise d'accordo coll'avversario sconfitto, e fecero a metà.

Io dovetti ritirarmi, per non iniziare una causa da solo contro quelle potenze riunite e contro il mio stesso Gerente; ed ebbi tanto da rimborsare le carature intiere a tutti noi, salvo a quelli che si erano ritirati prima.

Ora lui è morto e la sua Ditta è fallita. Pace all'anima sua!

246) *Vita di espedienti*. - Ma come mantenere la famiglia in quegli anni terribili, dal 1921 al 1926? Espedienti.

Furono lavori di rappresentanze; affitti e subaffitti a Roma, il "sifone d'oro"; ecc..

Vita tanto agitata che nemmeno riuscii ad assistere alla morte del povero papà, il 25 Luglio 1923, dove non arrivai a tempo nemmeno ai funerali.

Gabriella, stanca delle emozioni e del Grecale di Portovenere, si era rifugiata nella casa paterna a Parma, dove io facevo rare e rapide apparizioni; e dove pur nacquero le nostre prime due creature: Paola nel 1923 e Maura nel 1925, con un intermezzo di vita romana, in Via Cesare Beccaria nel 1924 e Via Frattina nel 1925.

Poi, visto che qualcosa di fisso e di solido ci voleva per una donna con due figlioli, decisi nel 1926 di allontanarmi definitivamente dal mio mare, e accettai l'offerta di un impiego dal mio generoso fratellone, Renzo.

Egli, chimico, stava creando, con Panzarasa a Milano, il Consorzio dei colori di anilina: uno degli Stabilimenti in preparazione e sviluppo era l'Italica di Rho, a cui si aggiunsero poi la "Bonelli" di Cesano Maderno, il "Cengio", la "Bussi", la "Schiapparelli" di Torino, l'"Arenella" di Palermo, ecc..

Egli mi occupò come Direttore dell'Ufficio Tecnico, ossia per gli impianti e le manutenzioni, prima allo Stabilimento dell'"Italica" a Rho, poi all'azienda sempre più vasta e complessa dell'"ACNA" (circa un miliardo di capitali).

Lì per tre anni ho potuto trovare la tranquillità: un lavoro metodico, ben pagato, con una bella casa in campagna, la possibilità di portare ogni estate la famiglia al mare, al nostro bel Portovenere. Credo siano stati gli anni più tranquilli di tutta la nostra vita, per Gabriella. E lì nacquero Minella nel 1928 e Giulio nel 1929.

Ma potevo io abbandonare l'idea e il mare?

Creai gli "azzurri di Rho", primo saggio dei Balilla marinai (vedi allegato 8: "Italia Marinara" 1929); e d'estate ne portammo trenta a Portovenere, tutti dai 12 ai 14 anni, ai quali, coll'aiuto prezioso di Gabriella, feci fare persino crociere a vela colla nostra "pilota" ed un'altra gemella fino a Livorno. Da Rho li portavo il Sabato e la Domenica sui laghi Maggiore o di Como a fare voga. L'amico Camperio, Presidente della Lega Navale e dell'Unione Marinara di Milano, ne era entusiasta. E intanto combattevo nel "Popolo d'Italia", coll'aiuto di Piero Parini, perché si capisse che all'Italia era indispensabile creare dei marinai e alimentare le pre-marinare; e facevo conferenze con proiezioni al Dal Verme, riservate agli alunni delle scuole di Milano.

Già allora, come comunicavo all'amico Pippo (Ammiraglio Camperio), e poi sempre, nel mio concetto le Scuole Premarinare dovevano essere il vivavio (un centinaio in Italia) da cui al momento opportuno, con una Scuola Prepalombara, si sarebbero potuti ricavare i mille allievi annui della indispensabile Scuola Sommozzatori.

13° Altri esperimenti privati. (1928 - 1939)

247) *La voce del mare.* - Gabriella tremava, però, vedendo ricomparire la malattia del mare..... E difatti, mentre eravamo d'estate a Portovenere nel 1928 ed io, dalla mia antica scrivania di casa Carrega, contemplavo fra le Bocche di San Pietro l'orizzonte di cobalto lontano, e meditavo sugli ultimi affondamenti dei sommergibili americani ("S. 4" e "Squalus") mi venne l'idea della "vasca" (vedi allegati 9 e 9 bis: brevetti; 10: "Italia Marinara"; 11 e 12: "Rivista Marittima"). E l'anno dopo, pure a Portovenere, l'idea del "cappuccio" (vedi allegati 13: brevetto; 14: "Rivista Marittima").

Ce n'era d'avanzo per farmi partire in quarta: perché a tutti sembrava, ed io dimostravo, essere un'ottima soluzione per il problema del salvataggio; era per me (soprattutto per i sommergibili senza garitta) la soluzione ideale della fuoriuscita per l'impiego insidioso: il *mio* problema del 1914.

**LA SPEZIA TRA SOGNO
E DIVENIRE**

**CITTA'
INDUSTRIA
IMPRESE MILITARI**

**FAUSTO BARATTA
NINO FERRARI
AUGUSTO MAGLI
FRANCO OLIVA**

**MARIO CALDERARA
ALESSANDRO MARCHETTI
ATTILIO ODERO
GIUSEPPE ORLANDO**

**ANGELO BELLONI
RAFFAELE ROSSETTI**

**UOMINI
D'ACCIAIO
1900 —
1920**

UOMINI D'ACCIAIO
1900 - 1920
LA SPEZIA TRA SOGNO E DIVENIRE
La Spezia,
Palazzina delle Arti "Eucio R. Rosati"
28 novembre 2014 - 29 marzo 2015

ENTI AUTORI

Comune della Spezia tramite
Istituzione per i Servizi Culturali
Marina Militare
Associazione Museo della Melara
Fondazione Fincantieri

COMITATO PROMOTORE

Massimo Federici,
Sindaco della Spezia
Andrea Toscano,
Comandante Marittimo Nord
Luca Basile,
*Assessore per i rapporti con
l'Istituzione per i Servizi Culturali*
Roberto Alinghieri,
Presidente Istituzione Servizi Culturali
Piergino Scardigli,
Consigliere Comune della Spezia
Roberto Cortesi,
Presidente Associazione Museo della Melara
Mauro Martinenzi,
Direttore Fondazione Fincantieri

COMITATO SCIENTIFICO E ORGANIZZATORE

Silvano Benedetti,
Museo Tecnico Navale Marina Militare
Marina Magnani,
Associazione Museo della Melara
Mauro Martinenzi,
Fondazione Fincantieri
Susanna Ognibene,
Fondazione Fincantieri e ISC
Marzia Ratti,
Comune della Spezia e ISC
Patrizio Sinis,
Associazione Museo della Melara
Alessandra Vesco,
Associazione Museo della Melara
Fondazione Fincantieri

PROGETTO ESPOSITIVO INSERITO NELL'ACCORDO QUADRO ARS

Archivi Riuniti Spezzini

CON LA COLLABORAZIONE ISTITUZIONALE

Soprintendenza Archivistica
per la Liguria
Francesca Imperiale,
Soprintendente
Archivio di Stato della Spezia
Antonino Faro,
Direttore

MOSTRA E CATALOGO A CURA DEL COMITATO SCIENTIFICO

Silvano Benedetti
Marina Magnani
Mauro Martinenzi
Susanna Ognibene
Marzia Ratti
Alessandra Vesco

CON LA COLLABORAZIONE SCIENTIFICA DI

Roberto Alinghieri
Arrigo Antonelli
Giacomo Bertonati
Alessandro Cecchinelli
Fabrizio Ferrari
Alberto Menichetti
Fabrizio Mismas
Fabio Morlacchi
Lorenzo Tronfi
Barbara Viale

COMMISSARIO MOSTRA

Marzia Ratti

COORDINAMENTO GENERALE

Alessandra Vesco

PROGETTO DI ALLESTIMENTO E GRAFICA

Niccolo Belloni Architetto
Bessi Karavil Art Direction, Milano
con Monica Totoda,
Shadi Samari e Martina Galli

OPERE DI ALLESTIMENTO

Carlo Bedini, ISC
Luigi Terziani, ISC
Davide Bommino,
Cooperativa Zoe La Spezia per ISC

REALIZZAZIONE VIDEO IN MOSTRA

Massimo Guadrini
Videoproduzione, Brescia
Uomini d'Acciaio:
Metamorfosi di una città
Regia Cristian Benaglio
Uomini d'Acciaio:
Protagonisti della Grande Guerra
Regia Cristian Benaglio
Saul Carassale e Sara Bonatti
Videoproduzione, La Spezia
Testimoni: interviste a Franco Ferrari
e Arrigo Antonelli
Regia Saul Carassale,
Sara Bonatti, Marzia Ratti

PRESTATORI OGGETTI, FOTOGRAFIE, OPERE IN MOSTRA E CATALOGO

Archivio Arsenale Militare della Spezia
Archivio di Stato della Spezia
Archivio Giorgio Apostolo
Archivio Impresa Antonelli
Archivio Impresa Ferrari
Archivio Impresa Tronfi
Archivi Multimediali Comune della Spezia
Archivio Palazzina delle Arti
Archivio Privato Belloni
Archivio Privato Mismas
Archivio SLAI Marchetti
Archivio Storico del Muggiano
Archivio Storico La Stampa
Archivio Storico OTO Melara
Biblioteca Civica Mazzini
Collezione Privata Menichetti
Fondazione Ansaldo
Museo Tecnico Navale

PROMOZIONE E COMUNICAZIONE

Cinzia Compalati, ISC
Luca della Torre,
Comune della Spezia

RINGRAZIAMENTI

Enrico Amici
Arrigo Antonelli
Ettore e Giampaolo Antonelli
Angelo Belloni
Claudia Bocciardi
Elisabetta Cantelli
Roberta Correggi
Stefano Danese
Franco Ferrari
Daniela Macherelli
Francesca Mariani
Loredana Rapallini
Gaetano Schirano

© Per i testi gli Autori
Per le immagini gli archivi
pubblici e privati citati

Sommario

PRESENTAZIONI

- 4 *Comune della Spezia*
Sindaco Massimo Federici
- 5 *Comando Marittimo Nord*
Ammiraglio di Squadra Andrea Toscano
- 6 *Fondazione Fincantieri*
Direttore Mauro Martinenzi
- 7 *Associazione Museo della Melara*
Presidente Roberto Cortesi
- 8 *Introduzione*
a cura del Comitato Scientifico

CITTÀ

- 12 *Fausto Baratta*
di Giacomo Bertonati
- 22 *Nino Ferrari*
di Fabrizio Ferrari - Barbara Viale
- 32 *Augusto Magli*
di Fabrizio Mismas
- 40 *Franco Oliva*
di Marzia Ratti

INDUSTRIA

- 52 *Attilio Odero - Giuseppe Orlando*
di Alessandra Vesco - Lorenzo Tronfi
- 60 *Lo Stabilimento Vickers-Terni*
durante la Prima Guerra Mondiale
di Alessandra Vesco
- 68 *Mario Calderara*
di Silvano Benedetti - Alberto Menichetti
- 80 *Alessandro Marchetti*
di Alessandra Vesco - Fabio Morlacchi

IMPRESE MILITARI

- 90 *Angelo Belloni*
di Susanna Ognibene - Alessandro Cecchinelli
- 114 *Raffaele Rossetti*
di Silvano Benedetti - Alberto Menichetti









