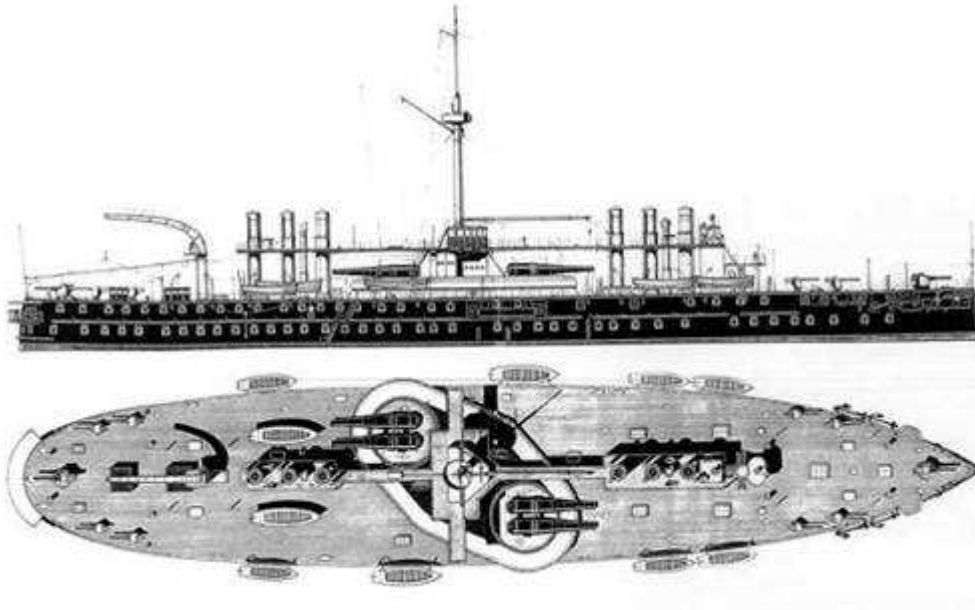




La corazzata veloce **ITALIA**



Vista longitudinale ed in pianta

Progetta dal Direttore del Genio navale **Benedetto Brin**, costruiva una classe di due unità assieme alla gemella **Lepanto**. Con protezione cellulare, forte armamento e grande autonomia, costituì un primo esempio di grande unità veloce. Questa idea anticipava i concetti che saranno alla base della costruzione degli incrociatori da battaglia. Le due unità erano come le volevano sia **Brin** e sia il Ministro-ammiraglio **Simone Pacoret di Saint Bon** (1) e cioè più potenti e veloci di qualsiasi altra corazzata esistente o in progetto, e di autonomia tale da poter combattere anche negli oceani.



La flotta in rada a Castellammare durante il varo

La nave fu impostata a Castellammare di Stabia nel gennaio del 1876, varata il 29 settembre 1880 e completata il 16 ottobre 1885. Il suo primo nome fu *Stella d'Italia* poi mutato in *Italia*.

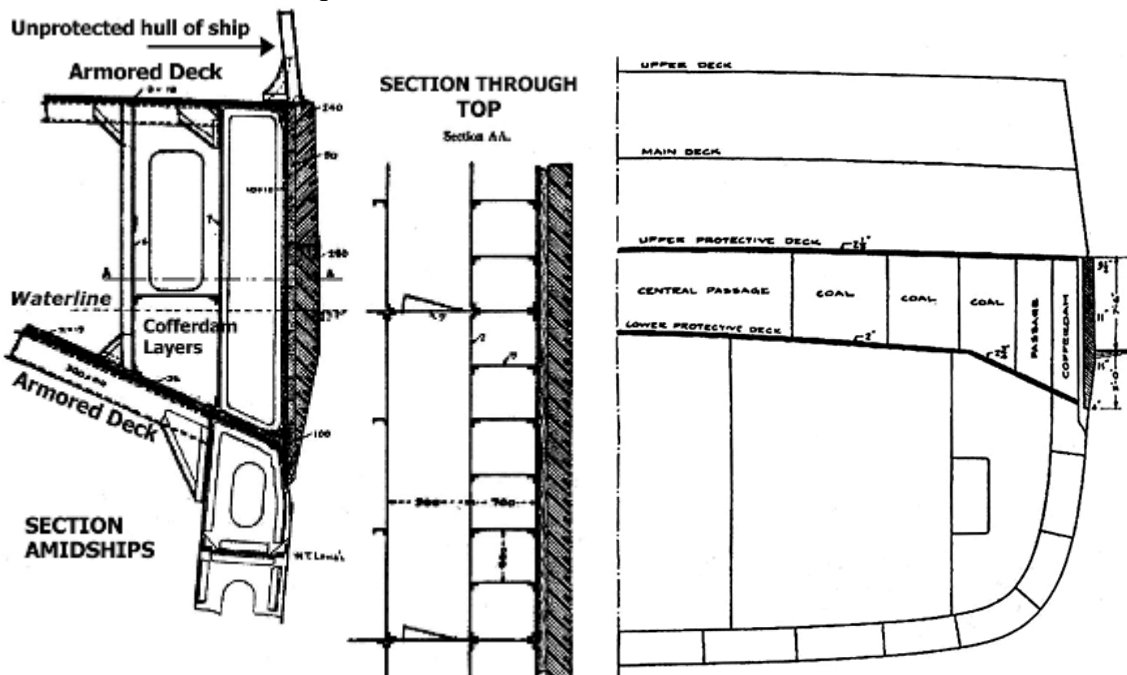
Aveva un dislocamento a pieno carico di 15.674 tonnellate, una lunghezza di 124,7 metri, una larghezza di 22,5 ed un'immersione di 9,3 metri



La nave sullo scalo priam del varo

Lo scafo era in acciaio dolce e la prua era munita di sperone di due metri.

Il cofferdam, spazio tra il doppio scafo, era ripieni di materiale leggero, sughero o carbone, per contrastare l'entrata di acqua in caso di falle.



Particolari struttura cellulare e cofferdam

L'articolata compartimentazione della nave sopra il ponte principale era a “zattera cellulare”, per assicurare una maggiore galleggiabilità. Tale concetto fu antesignano delle future corazzate monocalibro dette “Dreadnought” dal prototipo inglese.

L'apparato motore era formato da 26 caldaie per quattro macchine alternative Penn a duplice espansione con una potenza di 12.000 cavalli; gli evaporatori erano posti in compartimenti stagni in modo che la nave potesse filare una sufficiente velocità anche se alcune macchine fossero state in avaria.

Sulla *Lepanto* la sistemazione delle caldaie fu diversa per cui mentre l'*Italia* aveva sei fumaioli, la sua gemella ne contava solo quattro. Il carbone imbarcato ammontava a 3.000 tonnellate.

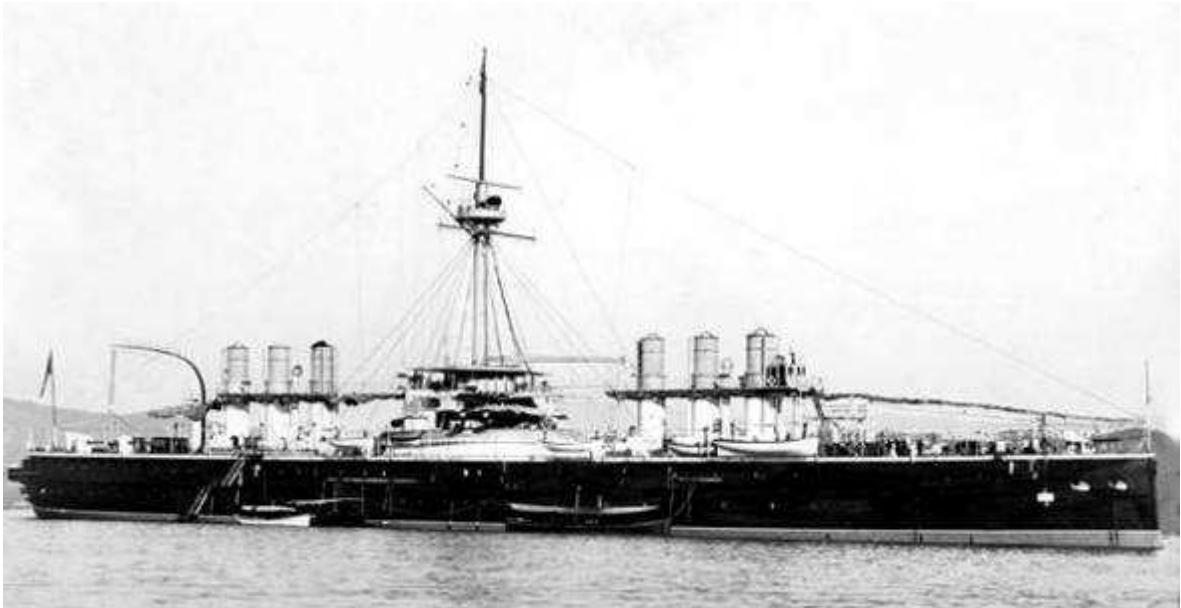
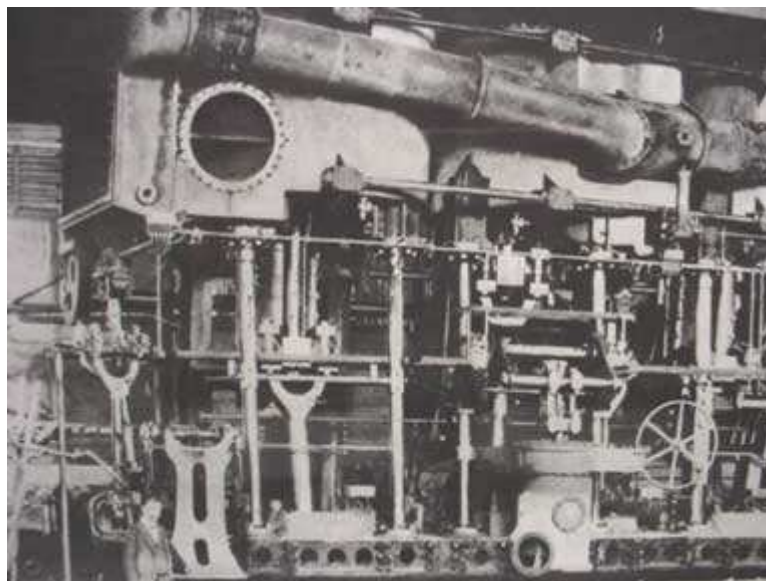


Foto ufficiale dell'unità

La protezione era, in millimetri, di 406 verticale, 76 orizzontale, 480 alle artiglierie e 100 al torrione. Il progettista ideò una fittissima compartimentazione interna che in caso di colpi incassati avrebbe dovuto, secondo i disegni, limitare l'imbarco di acqua e quindi evitare comunque il comprometersi della galleggiabilità. La nuova concezione portò da un lato ad una sensibile diminuzione di pesi con aumento di velocità e autonomia, dall'altro impose un grande scafo con un'alta *opera morta* (2) e grandi volumi interni, l'esatto opposto del progetto del *Duilio* dove la presenza del tradizionale ridotto corazzato aveva prodotto un bastimento raccolto, con opera morta molto bassa.



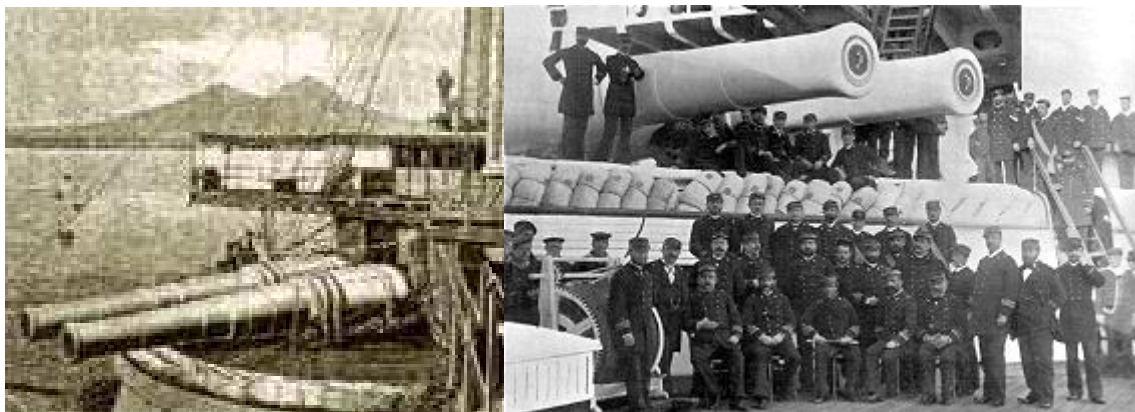
Apparato motore della nave Emanuele Filiberto

Un servomotore per la manovra della barra del timone, sostituì le ruote del timone che

dovevano essere servite da molti marinai. Il *Duilio*, infatti, aveva ben otto ruote in plancia.

L'armamento, come in tutte le grandi navi dell'epoca, era posizionato a mezzera nave con due coppie di cannoni sistemati a barbetta, in torri scoperte. Tale sistemazione permetteva il fuoco in caccia ed in ritirata.

Gli armamenti principali da 431, sempre forniti dalla Armstrong, furono ad retrocarica (il *Duilio* e il *Dandolo* avevano cannoni ad avancarica da 450) e corredati da una ventina di pezzi minori da 152, 120 e 57 millimetri, atti a contrastare le torpediniere siluranti che si stavano affermando nella altre flotte.



Cannoni da 431 sistemati in barbetta e foto equipaggio

I quattro cannoni da 431, con caricamento automatizzato, erano in grado di sparare proiettili di 896 chili che potevano perforare una corazza di 870 millimetri, uno spessore enorme per qualunque nave del mondo.

Le altre armi, i dettagli, erano:

8 cannoni da 152 mm.;

4 cannoni da 120 mm.;

2 cannoni da 75 mm.;

12 cannoni da 57 mm.;

12 cannoni da 37 mm.;

2 mitragliere;

4 tubi lanciasiluri.

L'equipaggio era composto da 756 uomini (37 ufficiali + 719 sottufficiali, graduati e comuni)

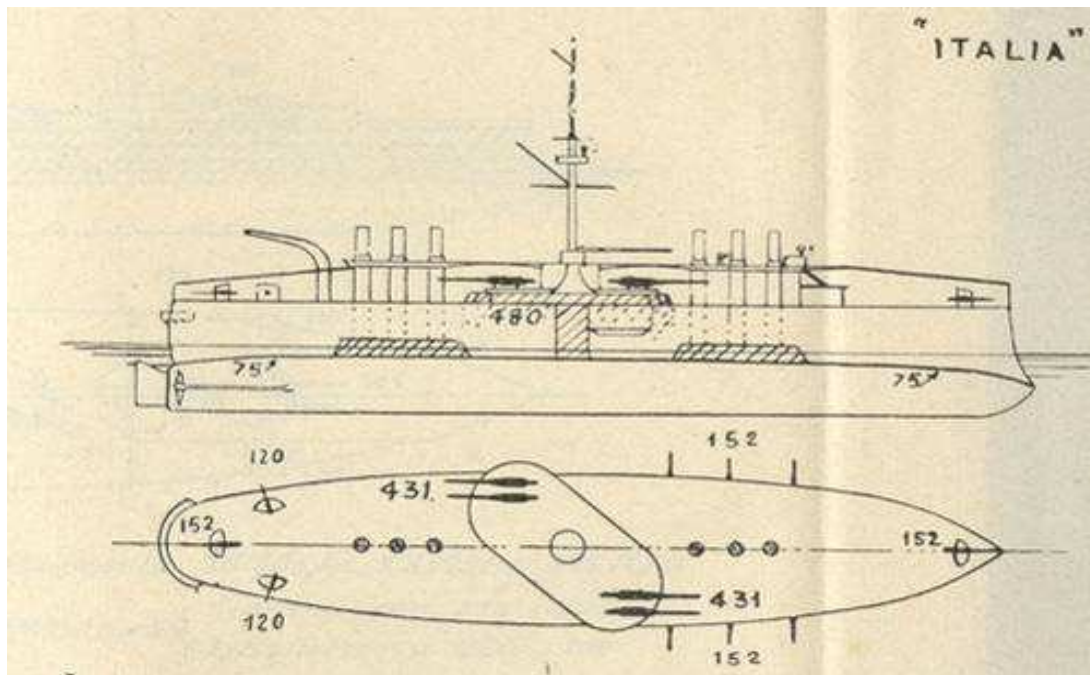
L'*Italia* fu la prima ed unica corazzata aventi le seguenti caratteristiche:

- armamento principale disposto in barbetta, anziché in torre;
- protezione affidata ad un ponte corazzato rimboccato sui lati dello scafo;
- sistemazione su tutto lo scafo, di speciali compartimenti stagni (cofferdams) in caso di falle;
- elevata velocità;
- sostituzione, nelle corazzature, del ferro con acciaio dolce che permise un risparmio di peso di oltre il 15%;
- possibilità di trasportare fino a 10.000 soldati.



Lancio di siluro

Lo spazio interno era più ampio e confortevole per l'equipaggio ed, in teoria, poteva alloggiare un'intera divisione di fanteria. Per tale motivo l'unità può considerarsi l'antesignana delle moderne navi da sbarco.



Sistemazione delle artiglierie per calibro

L'acquisto di cannoni da 431 in dalla ditta inglese Armstrong, non fu vista di buon occhio dal governo di Sua Maestà britannica che mal sopportava che una nave così grande navigasse per il Mediterraneo con un armamento simile. Pur se i rapporti tra i due governi erano soddisfacenti, la rotta commerciale per le Indie, tramite il canale di Suez, era compromessa dalla presenza di una siffatta nave. Subito ordinò all'Armstrong altri cannoni e li fece sistemare in quattro batterie costiere a Malta e ordinò la costruzione dell' *Inflexible*, una potente nave simile al *Duilio* ed armata con pezzi da 431 mm.

Il peso enorme dei cannoni fece impiegare ben 87 giorni per trasportarli dal porto di La Valletta alle batterie Rinella e Cambridge distanti solo un centinaio di metri. I cannoni da 431 sono ancora presenti a Malta e costituiscono un'attrazione turistica.

Cannoni dello stesso calibro furono ordinati e sistemati a Gibilterra.

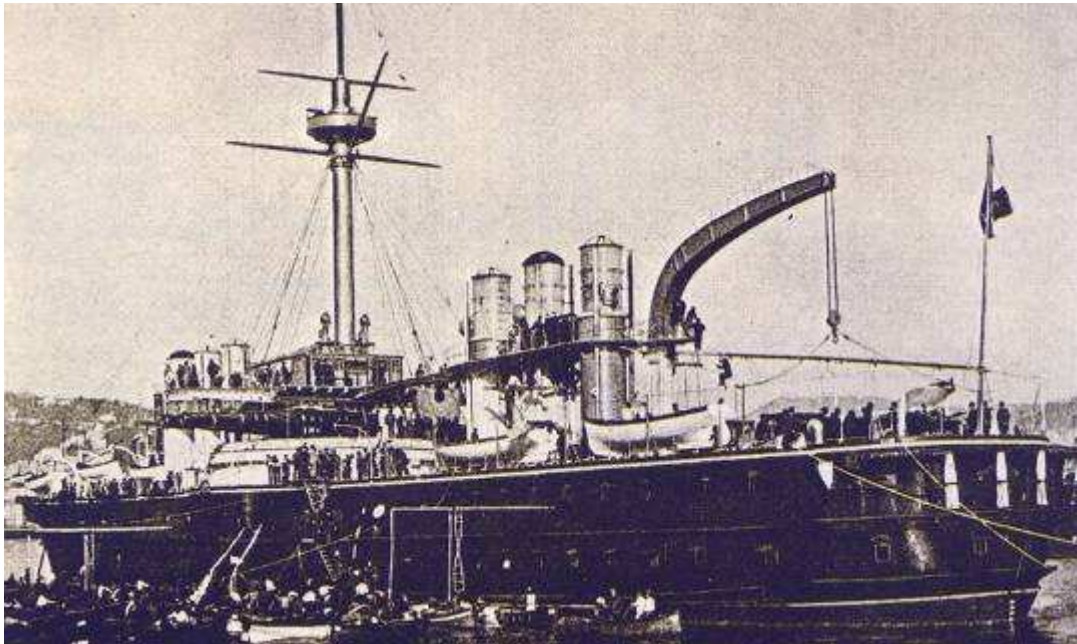
Armstrong privilegiò, naturalmente, le commesse del governo del suo paese e, perciò, si verificarono ritardi nell'allestimento dell'*Italia*.



Cannoni a Malta

L'8 maggio 1886 la nave si recò in Portogallo da dove rientrò il 20 giugno dopo aver toccato porti spagnoli e francesi. In ottobre dello stesso anno visitò Volos, Salonicco, Lemnos, Metelino e Smirne. Nel maggio del 1888 si recò a Barcellona e nell'aprile del 1890 a Tolone.

Dal 1905 al 1908 venne sottoposta a lavori di ammodernamento: furono tolti due fumaioli, montato un secondo albero e fu incrementato l'armamento.



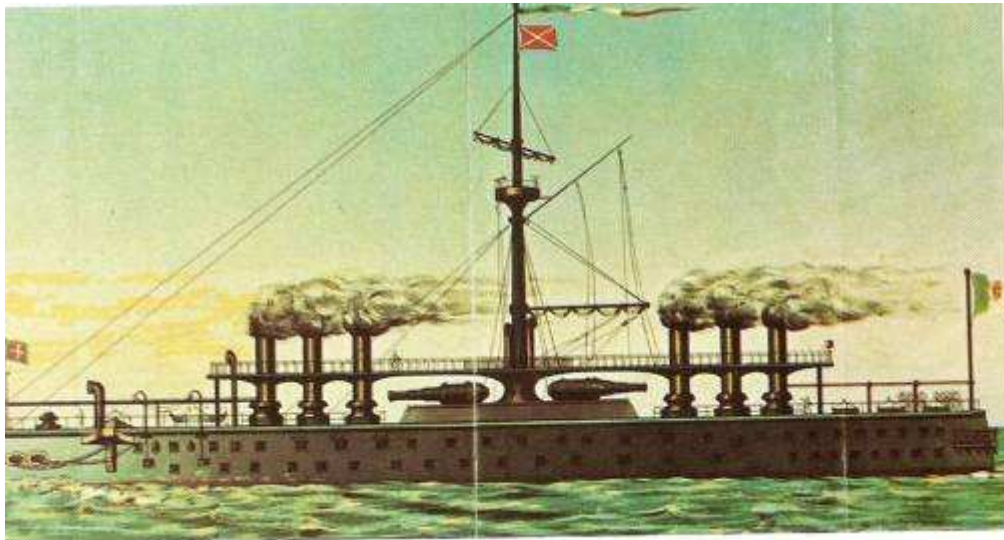
La corazzata Italia visitata dalla popolazione

Dopo essere stata radiata una prima volta nel 1912, l'unità fu mantenuta in esercizio per tutta la durata della prima guerra mondiale ed utilizzata come batteria galleggiante nel porto di Brindisi, di vitale importanza per i collegamenti con i Balcani. Sul fronte di Salonicco, infatti, stazionava un consistente distaccamento di truppe italiane, inglesi, francesi e serbe che contrastavano quelle austro-ungariche e bulgare.

Nel 1917 venne trasformata in cargo nel Cantiere della Spezia.

Dal 1919 al 1921 trasportò cereali per conto del Ministero dei Trasporti.

Nello stesso anno, dismessa, venne riconsegnata alla Marina dalla quale fu radiata il 16 novembre 1921 e demolita l'anno seguente.



Disegno della corazzata Italia

La corazzata veloce *Italia*, in definitiva, si può considerare come una nave unica del suo genere, una ardita esercitazione di tecnica ingegneristica del suo progettista, ma non gettò le basi di future similari unità in considerazioni delle veloci innovazioni sia negli armamenti e sia nella tecnica navale che si andavano ad affermando nel mondo.

NOTE

(1) Nacque a Chambery (Savoia) il 20 marzo 1828. Allievo della Regia Scuola Militare di Marina di Genova nel 1842, nel giugno 1847 conseguì la nomina a Guardiamarina. Imbarcò sul brigantino *Daino* con il quale partecipò al bombardamento dei Forti austriaci di Caorle durante la Campagna in Adriatico del 1848-49.

Nel 1855 ebbe l'incarico di ufficiale in 2a della pirofregata di II rango a ruote *Costituzione* con la quale partecipò alla Campagna di Crimea (1855-56). Nel 1859 ebbe il comando della R. Nave *Ichnusa* e, promosso Capitano di Fregata, quello della pirocannoniera *Confianza* con la quale partecipò all'assedio di Gaeta (1860-61).

Nel periodo 1861-1866 ebbe importanti destinazioni a tra queste una missione diplomatica in Francia e un'altra in Gran Bretagna. Passato al comando della Reale Accademia di Marina di Napoli, ebbe poi una destinazione presso il Gabinetto del Ministro per la Marina. Nel 1864 ebbe il comando della fregata corazzata *Principe Umberto*, con la quale effettuò una campagna addestrativa di circumnavigazione della durata di oltre un anno. Promosso Capitano di Fregata di 1a Classe nell'aprile 1863, per incarico del luogotenente generale Valfré condusse uno studio per la creazione di un arsenale militare marittimo a Taranto che venne poi completato nel 1891 quando, Ministro per la Marina, creò a Taranto l'importante base navale.

Nel 1866 ebbe il comando della pirocorvetta corazzata *Formidabile* con la quale si distinse nelle *operazioni navali di Lissa* per l'azione condotta contro i Forti di San Giorgio nella giornata del 19 luglio quando, penetrato all'interno del porto e postosi alla distanza di soli 400 metri dalle batterie austriache, vi rimase alcune ore controbattendo efficacemente il fuoco avversario a distruggendovi alcuni centri di fuoco.

Il 10 giugno 1873, da solo sei giorni promosso Contrammiraglio, ebbe dal ministro Minghetti il Portafoglio della Marina, incarico che lasciò nel 1876 per assumere il comando del Dipartimento Marittimo di La Spezia, quindi quello della Squadra Navale ed in seguito il comando di altri Dipartimenti Marittimi, fino ad assumere la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina. Lasciò il servizio attivo per raggiunti limiti di età il 16 novembre 1892.

Più volte eletto Deputato per il Collegio di Pozzuoli e di Castelfranco, fu Senatore del Regno. Morì a Roma il 25 novembre 1892

- .(2) Si chiama *opera morta* (*top side o upper-works*) la parte di scafo della nave situata al di sopra del *piano di galleggiamento*. Dalla sua estensione più o meno ampia, dipende la cosiddetta riserva di galleggiabilità, importante grandezza per la sicurezza della nave.

..