

nihilate, ammoniva Nelson. E non solo in battaglia), e presentare alcuni standard minimi così individuati: dislocamento di 4.500 t, velocità 30 nodi, armamento di almeno 76 mm, oltre a un'adeguata modularità per le diverse esigenze cui saranno chiamate.

L'A dimostra inoltre come affidando progettazione e costruzione a imprese nazionali, e facendo ricorso ai fondi europei per la cantieristica, le spese per un *well balanced* ammodernamento della flotta sarebbero esigue (lo 0,06% del PIL, la metà al netto dei ritorni fiscali) a fronte degli incalcolabili benefici che — come in passato — ne deriverebbero alla sicurezza e all'economia; senza considerare che investire oculatamente denaro pubblico nella cantieristica ha un immediato ritorno in termini di aumento del PIL, di volano per l'economia tutta nei prossimi trent'anni e di garanzia di occupazione per i 25.000 lavoratori delle imprese interessate. Non solo: come le recenti operazioni in Libia hanno dimostrato, gli investimenti nella Marina garantiscono un rapporto costi/benefici che non trova eguali in alcuna altra Forza Armata.

La drastica alternativa a una Legge navale che preveda l'impostazione di simili unità, oltre alle necessarie provvidenze per numero e addestramento del personale, sarebbe avere l'onestà intellettuale di sciogliere la Marina, liquidare gli arsenali e congedare il personale: il che è già stato spiegato al Parlamento dal vertice della Forza Armata.

A dimostrazione della validità dei propri assunti l'A conduce poi il lettore in un viaggio nella storia navale seguendo il *fil rouge* degli strettissimi rapporti tra economia, finanza e potere marittimo, secondo la tradizione di storici quali Lane, Braudel o Cipolla. Dagli albori dell'umanità a oggi, si dimostra come sempre le flotte — anche solo *in being* — abbiano svolto un ruolo primario, anche se spesso misconosciuto,

nelle vicende sociali e politiche. Purché appunto i detentori del potere provvedessero a loro, e per tempo.

Scritto sulla scorta di dati statistici, aneddoti e precisi richiami al presente, nello stile ben noto ai lettori, il volume è di agevole lettura anche grazie a una veste editoriale elegante e accurata; si citino la qualità della stampa e la presenza delle note in calce a ogni pagina (croce, si sa, dell'impaginatore, ma delizia del lettore).

Navi e quattrini è quindi un volume non solo valido in ambito storico e scientifico, ma attualissimo per i temi che solleva e che, si spera, sia letto e compreso con profitto da chi di dovere. Poiché, come diceva Colbert, «la Marina è una questione di economia, ma l'economia è una questione di Marina».

Andrea Tironola



Pietro Lando

LE ALI DI VENEZIA
Nascita e sviluppo
dell'Aviazione
nel Novecento lagunare

Editore Il Poligrafo
2013
Pagg. 255
Euro 22,00

Nel centenario della nascita dell'Aviazione Navale, con la Squadriglia Idrovolanti *San Marco*, proprio nella città lagunare, Pietro Lando, storico dell'aeronautica, dà alle stampe il suo pregevole libro *Le ali di Venezia*, affrontando, con straordinaria ricchezza di documenti e immagini, di cui molte inedite, la nascita e lo sviluppo dell'aviazione a Venezia.

In un'appassionata trasvolata nei primi sessant'anni dello scorso secolo, l'Autore guarda alla Perla dell'Adriatico da un punto

di vista nuovo, curioso e stimolante, attraverso le vicende aviatorie dell'epoca. Dalla lettura risalta come la città lagunare sia stata capace di acquisire la tecnologia più avanzata dell'epoca e di trasformarla in un'inedita occasione di sviluppo, sia pure senza soluzione di continuità con le sue secolari tradizioni marinare. Furono, infatti, gli orgogliosi eredi degli «arsenalotti», le maestranze che avevano costruito le navi della *Serenissima*, a fabbricare i primi idrovolanti italiani sfruttando quell'esperienza accumulata in secoli di attività cantieristica e che aveva, di fatto, creato una classe di operai specializzati in grado di passare agevolmente dalle costruzioni navali a quelle aeronautiche, all'epoca non troppo dissimili. In arsenale fu anche costruito quello che avrebbe dovuto essere il bombardiere pesante della Marina, il *Bresciani* in grado di attaccare la flotta nemica all'interno delle sue basi di Pola e Cattaro, ma, una volta precipitato il prototipo, i lavori terminarono, l'idea passò e si lasciò l'opera incompiuta.

Fra i primati aviatori di Venezia va messa anche la prima missione, purtroppo infruttuosa, di SAR (*Search and Air Rescue*) quando due idrovolanti, il 4 gennaio 1913, decollarono per cercare un povero ragazzo disperso in laguna con la sua barca, a causa di una bufera. E, sempre in queste acque, Alessandro Guidoni lanciò il primo siluro della storia dell'aviazione mondiale.

Durante la Grande Guerra, alle Vignole, isola della laguna fino ad allora destinata a essere semplicemente l'«orto» della città, l'idroscalo di Sant'Andrea divenne la più grande base d'idrovolanti d'Europa, con i suoi nove hangar in grado di ospitare quasi ottanta aerei. Successivamente, nel 1918, al Lido di Venezia nacque la Prima Squadriglia Siluranti Aeree della Marina, agli ordini di Gabriele d'Annunzio con il motto, *Sufficit Animus*. L'aeroporto, nato per le necessità belliche fu collocato sulla punta settentrionale

dell'isola del Lido, tra le mura del forte di San Nicolò. Cessate le ostilità, divenne il primo aeroscalo commerciale d'Italia: da qui, infatti, il 18 agosto 1926 partì il volo della Transadriatica diretto a Vienna. Fino allo scoppio della Seconda Guerra mondiale, il Giovanni Nicelli — così era stato intanto battezzato nel 1923 — fu il secondo aeroporto nazionale per traffico passeggeri e merci, secondo solo a quello della Capitale.

Ai lati della pista nacquero le Officine del Lido, sempre grazie all'opera di quegli stessi operai che avevano lavorato agli aerei in Arsenale: queste officine furono un esempio di eccellenza industriale che, nel secondo dopo guerra, diede origine alle Officine Aeronavali, le quali, ancora oggi, sebbene ormai da tempo scomparse dal panorama industriale lagunare, vengono ricordate per la qualità del loro lavoro e che rappresentarono l'unica industria aeronautica veneziana.

La nascita, obbligata, del nuovo e grande aeroporto Marco Polo a Tessera, ai bordi della laguna, segnò l'inizio di una vicenda completamente nuova.

Nelle centottanta pagine di *Le ali di Venezia* il testo scorre fluido e gradevole, vivacizzato da gustosi riferimenti alla vita mondana cittadina del tempo e alle personalità più in vista nei settori dell'industria e della finanza. La ricca bibliografia e la grande quantità di note in calce confermano la serietà della ricerca che l'Autore ha sviluppato in tutte le direzioni, compresa una paziente spigolatura delle collezioni della *Gazzetta di Venezia* e di altri giornali della prima metà del Novecento. La parte iconografica si avvale di più di cento immagini, molte delle quali inedite o rare, provenienti da collezioni private e da importanti archivi nazionali, primo fra tutti quello del Museo Navale di Venezia.

Stefano Meconi