

**CENTO ANNI ORSONO VENIVA ISTITUITA LA FLOTTIGLIA COSTIERA  
DELLE FIAMME GIALLE DI TRIESTE**

**di Gerardo SEVERINO**

L'atto ufficiale di nascita della "Flottiglia Costiera" di Trieste porta la data del 24 aprile 1919, allorquando il Regio Governatore Militare della Venezia Giulia, Tenente Generale Carlo Petitti di Roreto, anche su proposta del Comando Legione del Corpo, emanò il decreto con la cessazione dell'attività da parte dei reparti dell'I.R. Guardia di Finanza austriaca e nello specifico - l'art. 3 commi 1 e 2 - ordinava che: <<Tutto il naviglio costiero e portuale, che presta servizio di Finanza, passerà alle dipendenze della Legione di Trieste che ne regolerà esclusivamente l'impiego col mezzo del Comando della Flottiglia per quanto riguarda la vigilanza costiera e del Comando del Circolo di Trieste per servizio di porto. I Commissari attualmente imbarcati sul naviglio con le funzioni di ufficiale di comando, di secondo ufficiale, di macchinista in primo, e il personale di bassa forza componente gli equipaggi, continueranno ad esercitare le loro funzioni, salvo quelli che debbono essere sbarcati per ragioni speciali: i posti che risultassero vacanti saranno coperti con personale di mare della R. Guardia di Finanza>>. Quest'ultima disposizione per il personale di mare aveva carattere speciale rispetto a quello di terra. Infatti, sia gli ufficiali che gli agenti di bassa forza del contingente di terra del cessato Governo che provvisoriamente e a domanda erano stati conservati nella loro posizione, di fatto, erano ricollocati, per ragioni di opportunità, rispettivamente per gli ufficiali, presso la Direzione di Finanza e gli uffici da questa dipendente e per la bassa forza, presso le dogane, gli uffici dei monopoli, delle tasse di fabbricazione e del dazio consumo per essere adibiti a servizio interno. Venne, pur tuttavia, data

l'opportunità per taluni elementi che avevano i necessari requisiti fisici e morali di prendere servizio attivo in qualità di aggregati ai reparti della Guardia di Finanza italiana. Stando a quanto riferì il Col. Laria - Comandante della Legione di Trieste - in un carteggio del 1921, furono circa un centinaio gli uomini di mare dell'ex I.R. Guardia di Finanza rimasti in servizio presso la neo costituita Flottiglia Costiera per disimpegnare tutte le funzioni tecniche di bordo e di officina quali comandanti, macchinisti, fuochisti, motoristi e meccanici. Lo storico Pierpaolo Meccariello, nel raccontarci le prime esperienze operative vissute dalle Fiamme Gialle triestine, alle quali fu affidato il servizio di polizia doganale e militare tra il golfo di Trieste e le isole del Quarnaro e della Dalmazia settentrionale ed elogiando giustamente l'opera compiuta dal Colonnello Sante Laria, dedicò alla nascita della "Flottiglia" il seguente brano: <<A Trieste furono trovati tre piroscafi di costruzione relativamente recente - "Spalato", "Zara" e "Ritter von Bilinski" - già appartenuti alla amministrazione doganale austriaca, cui si aggiunsero quattro torpediniere tipo "Schichau" da 80 tonnellate, di preda bellica, e successivamente il MAS "281", ceduto in prestito dalla R. Marina>>. Ebbene, il Naviglio doganale austriaco, il quale - lo ricordiamo - faceva parte del patrimonio dello Stato (quindi amministrato dalla "Küstelandischen Finanzdirektion"), fu preso in carico dalla Legione di Trieste, ovviamente per conto delle Autorità Militari italiane, cui spettò il Governo della città Giulia nei primi momenti della sua occupazione. I mezzi furono quelli "rinvenuti" agli ormeggi della base che la Marineria della Imperial Regia Guardia di Finanza aveva allestito al Molo Sartorio, lo stesso ove era anche stata realizzata una efficientissima officina per le riparazioni dei natanti ivi dislocati. Nel novembre-dicembre 1918, la "Flottiglia" di Finanza ex austriaca riconducibile a Trieste era la seguente: - il piroscafo a elica "Spalato", in disarmo in "Sacchetta" per lavori da eseguirsi già dal 1913; - il piroscafo a elica "Ritter von Bilinski" (non si trattava dell'omonimo piroscafo varato nel 1897 poi diventato "Dubrovnik-Ragusa" nel 1912, ma del già "Zara-Zadar"); - la torpediniera "Adria"; - i rimorchiatori "Theodor" (in

riparazione fino al 1921), “Andreas”, “Valdarche”; - le motobarche “Vallj” e “Julian”. Quest’ultima risulta in uno dei primi documenti d’archivio circa le esigenze della Flottiglia, datato 11 febbraio 1919 e inviato dal Comando in Capo dell’Alto Adriatico al Regio Governatore della V.G. in risposta a richieste precedenti di assegnazioni di motoscafo ex austriaci alla Guardia di Finanza per la vigilanza del porto. Da tale foglio, si apprende che la motobarca “Julian” era già a Trieste, mentre altri due motoscafi l’“A-5” e l’“A-6” sarebbero stati restituiti alla Finanza appena rimessi in ordine a cura della Direzione Costruzioni del citato Comando. Pochi giorni dopo, il 24 febbraio, la Legione di Trieste tornò “alla carica” con lo Stato Maggiore del Governatorato per farsi assegnare altri motoscafi per disimpegnare la vigilanza nel porto e il traffico dei bastimenti mercantili che pian piano avrebbero ripreso a solcare le acque triestine. Evidentemente, questa missiva del Comando di Finanza non ebbe alcuno esito se a distanza di due mesi, nell’aprile ‘19, la richiesta fu reiterata con uguale lettera, dalla quale si apprende che uno dei succitati motoscafi, l’A-5 o l’A-6 (non è specificato quale), altro non era che un mezzo “ausiliario” del piroscafo “Ritter von Bilinski” che lo usava per perlustrare le piccole insenature e le spiagge dove il natante maggiore non riusciva a manovrare. Il Comando della Piazza Marittima di Pola, che aveva competenza su tutto l’alto Adriatico, rispose negativamente alle richieste della Finanza pervenute per mezzo del Governatorato, lamentando esso stesso la carenza di mezzi per il quale si era attivato da tempo con il Ministero. Infine, restò irrisolta la questione di un terzo motoscafo con sigla “A-7”, evidentemente anche questo ad uso “tender” di qualche piroscafo di Finanza, ma di cui non vi sono riscontri documentali nel periodo italiano. A queste unità fecero seguito, nel 1920, (probabilmente con decorrenza dal 16 luglio) quattro torpediniere ex austriache cedute dalla R. Marina: “22 S”, “24 S”, “29 S” e “32 S”. La “S” fu aggiunta probabilmente dagli italiani in riferimento al cantiere di produzione “Schichau” (almeno per la 22, 24 e 32), poiché la numerazione era già stata assegnata dagli austriaci nel 1910. A queste si aggiunsero nello stesso

periodo altre 2 torpediniere ex-austriache la "3" e la "7", le ex "T.B. III" e "T.B. VII".

In seguito, grazie alla cessazione dall'incarico di Governatore della Dalmazia del Vice Ammiraglio Millo, nel dicembre 1920, fu possibile "sbloccare" l'assegnazione "formale" alla Flottiglia Costiera della Finanza del piroscafo a elica "Zadar-Zara" varato nel 1910, indubbiamente la migliore unità di cui avrebbe potuto disporre il Reparto. Il ritiro del piroscafo "Zara", poi ribattezzato come "Regia Nave Zara", avvenne però agli inizi del 1922 e momentaneamente ormeggiato all'approdo della Flottiglia, poiché bisognoso di urgenti riparazioni alle caldaie ed ai macchinari, nonché lavori di raddobbo alla coperta, alla sovrastruttura, agli alloggi ed al salone, lavori che furono affidati "in economia" alle maestranze della Flottiglia stessa.

Infine, la Regia Marina italiana accettò di prestare alla "Flottiglia" il "MAS 281", nell'attesa che alcune delle citate imbarcazioni doganali ex austriache fossero adattate o completate in officina (ad esempio con l'aggiunta dell'armamento di bordo) per il servizio in alto mare, il quale - almeno in quel frangente - rimaneva ancora ancorato alle disposizioni impartite dalle autorità militari d'occupazione. Per volere dello stesso Colonnello Sante Laria, inizialmente la Flottiglia fu affidata all'anziano Capitano Letterio Currò, prima che il Comando Generale del Corpo decidesse diversamente, dandola in carico ad uno dei più valenti ufficiali di cui il "Servizio Navale" potesse allora disporre: il Maggiore Traspadano Damanti, un uomo che aveva un rapporto privilegiato con il mare, il quale ne assunse ufficialmente l'incarico solo il 1° di agosto. Dopo di lui si alterneranno a Trieste molti altri ufficiali, primo fra tutti il Sottotenente Vittorio Giovambattista Rossi, un nome inciso a lettere d'oro nella gloriosa storia del Corpo, prim'ancora che in quella della letteratura e del giornalismo italiano, per essere stato il fondatore, a Pola, sul finire del 1926, della Scuola Nautica delle Fiamme Gialle.