

L'Ingegnere Umberto Pugliese progettista della corazzata Roma

Scritto da [Mario Cappa](#) | Pubblicato:



ingegnere Umberto Pugliese

Isacco Umberto Pugliese era di famiglia ebrea ed era nato ad Alessandria il 13 gennaio del 1880 da Giuseppe Salom e Giuseppina Treves. Aveva avuto un fratello, morto ancora in fasce e una sorella minore, Gemma.

Ancora tredicenne, fu ammesso alla Regia Accademia Navale da dove uscì cinque anni dopo con il grado di Guardiamarina. Nel 1901 dopo aver compiuto gli studi presso la scuola superiore navale di Genova si laurea in ingegneria navale ed entra l'anno successivo a far parte del Genio Navale.

Come primo incarico, fu destinato presso il Cantiere navale di Castellamare di Stabia e successivamente all'Arsenale di La Spezia. Subito dopo s'imbarcò sulle corazzate Vittorio Emanuele e Regina Margherita, partecipando ai soccorsi per il terremoto di Messina e Reggio Calabria del 1908 dove si distinse, meritando una menzione d'onore.

Nel 1912 fu assegnato al comitato per l'esame dei progetti navali e nel decennio successivo collaborò con il generale Edgardo Ferrati ai progetti delle navi da battaglia. In questo periodo prese parte a numerose commissioni internazionali tecniche sui vari problemi inerenti la costruzione delle navi.

Una sua idea per la protezione delle navi dalle esplosioni subacquee ebbe una notevole risonanza sulla stampa tecnica mondiale e fu oggetto di importanti applicazioni. Era la cosiddetta "struttura ad assorbimento" costituita da grossi cilindri d'acciaio, vuoti all'interno e di scarsa resistenza, contenuti in una struttura molto più resistente riempita d'acqua. Tutto il complesso correva in entrambi i lati dello scafo all'altezza della linea di galleggiamento. Se la nave era colpita da un siluro o da una mina, il cilindro si deformava riempiendosi d'acqua. In questo modo si assorbiva una gran parte di energia dell'esplosione, impedendo la rottura delle paratie stagne interne.

Per i suoi studi e le sue intuizioni, nel 1920 Pugliese ricevette dal Ministro italiano della Marina la medaglia d'oro di prima classe, accompagnata da un premio in denaro di 10.000 Lire. Rinunziò, a beneficio dello Stato, sia a quello che a tutti i proventi derivati dai suoi brevetti. Nel 1921 durante il varo a Riva Trigoso della Regia Nave Brennero, oggetto dell'applicazione dei suoi studi sulla sicurezza subacquea dei trasporti in mare, fu insignito *motu proprio* di S.M. il Re, della Commenda della Corona d'Italia.

Nel 1925 tornò a dirigere il Cantiere Navale di Castellamare di Stabia, poi passò alle costruzioni

navali nell'Arsenale di La Spezia dove rimase fino al 1931. In quel periodo oltre ad aver apportato importanti cambiamenti organizzativi negli organismi che dirigeva, aveva curato personalmente l'imbarco e il trasporto per via d'acqua del colossale monolito installato al Foro Mussolini (oggi Foro Italico).

Promosso Maggiore generale per meriti eccezionali, nel febbraio del 1931, assunse la direzione generale delle costruzioni navali e meccaniche presso il Ministero della Marina. In questo periodo ideò i nuovi torrioni di comando per le corazzate e gli incrociatori in sostituzione di quelli precedenti che essendo molto estesi, offrivano un ampio bersaglio alle offese nemiche ed erano privi di protezione. Quest'ultima realizzazione destò interesse nelle potenze straniere, tanto che fu adottata dalla Marina Sovietica per i suoi incrociatori pesanti della classe Gorki.

Nel 1933 Pugliese fu obbligato ad iscriversi al Partito Nazionale Fascista come tutti quelli che, civili e militari, occupavano posti di rilievo nell'amministrazione dello Stato. Raggiunto il grado di Generale Ispettore, fu nominato presidente del Comitato progetto navi.

La Marina francese tra il 1932 e il 1934 aveva impostato le corazzate della classe Dunkerque. Il progressivo deterioramento della situazione internazionale, spinse l'Italia a prendere in considerazione la costruzione di nuove navi da battaglia da 35.000 tonnellate. Pugliese fu incaricato di proseguire gli studi per la progettazione di dette navi.

Avrebbero avuto un sistema di governo con tre timoni, l'applicazione del sistema Pugliese per la protezione subacquea, il sistema degli apparati di propulsione, per la prima volta, completamente protetti in modo indipendente, le corazzature principali di cintura rinnovate e potenziate per la protezione dai grossi calibri. I sistemi protettivi così rimodernati, permisero alle navi ripetutamente colpite, di ritornare con i propri mezzi alle basi, in condizioni di buona sicurezza e velocità.

Si arrivò infine all'impostazione delle corazzate della classe da 35.000 tonnellate, Littorio e Vittorio Veneto, in risposta alle quali, la Francia programmò la costruzione di due navi da battaglia da 35.000 tonnellate della Classe Richelieu.

Nel 1937 la Marina italiana, relativamente alle navi da battaglia, era nelle seguenti condizioni:

- Erano pronte a rientrare in servizio, dopo la ricostruzione, le navi della classe Cavour.
- Era in fase di approntamento il varo delle unità della Classe Littorio.
- Erano stati avviati i lavori di ammodernamento delle unità della Classe Duilio.

Nonostante questo programma di notevole impegno, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo, si ritenne che non sarebbe stato sufficiente a bilanciare l'insieme delle navi da battaglia britanniche e francesi nel Mediterraneo. Si decise così di impostare la costruzione di altre due navi da battaglia della Classe Littorio, precisamente la Roma e l'Impero che cominciò nel 1938.

L'Ingegnere Pugliese elaborò i piani di costruzione delle nuove navi, apportando solo lievi modifiche e migliorie rispetto alle precedenti, per non ritardare l'entrata in servizio delle due nuove unità, però il dislocamento risultò più elevato rispetto a quello delle prime unità della Classe.

Anche le navi portaerei furono oggetto di studio di Pugliese, e in una relazione dell'8 agosto 1938, Pugliese in veste di Presidente del comitato per i progetti delle navi, propone l'utilizzo di un piroscampo mercantile opportunamente modificato, soprattutto per fare esperienza di costruzione di questo tipo di navi, evidentemente un piroscampo così trasformato sarebbe servito solo a titolo di sperimentazione da farsi in tempo di pace.

La mancanza nella nostra Marina di una nave idonea al trasporto di mezzi aerei fu dovuta essenzialmente alla scarsa lungimiranza degli Alti Comandi e dello stesso Mussolini che, tra il 1925 e il 1935, scartarono più di un progetto relativo a queste navi. Atteggiamento poco attento che, tra l'autunno del 1940 e i primi mesi del 1941, dovette scontrarsi con la dura realtà dei fatti.

Accortisi dell'urgenza di sopperire con almeno due unità alla grave carenza, i tecnici iniziarono ad esaminare la questione, rendendosi però conto dell'impossibilità di approntare in tempi accettabili

una nave idonea allo scopo. Il problema venne aggirato con la riconversione di due transatlantici il Roma e l'Augustus, diventati rispettivamente le portaerei Aquila e Sparviero.

La trasformazione del Roma in Aquila ebbe inizio alla metà del 1941 nei cantieri Ansaldo di Genova e proseguì fino all'armistizio del 8 settembre del 1943, che trovò l'unità quasi pronta al varo. Le forze di occupazione tedesche si impadronirono della portaerei italiana (la costruzione della Sparviero era stata abbandonata già all'inizio del '43) e ne iniziarono il parziale smantellamento.

Successivamente, nel corso del 1944, l'Aquila venne danneggiata da attacchi aerei alleati ed infine, il 19 aprile 1945, semiaffondata da mezzi d'assalto subacquei della Marina Militare Italiana del Sud, per impedire che i tedeschi utilizzassero il grosso scafo per bloccare l'entrata del porto di Genova. Riportata a galla nel dopoguerra, nel 1949 l'Aquila venne rimorchiata a La Spezia dove venne definitivamente demolita.

Nel 1937 il Sovrano concesse a Pugliese l'onorificenza di Cavaliere di Gran Croce della Corona d'Italia. L'anno successivo il generale Ottavio Zoppi scrisse un articolo su Pugliese definendolo "italiano e soldato altamente benemerito".

Ma, la sua carriera militare, così brillante e probabilmente irripetibile, fu troncata improvvisamente dalla promulgazione delle leggi razziali e Pugliese in quanto ebreo, fu esonerato dal servizio. L'ammiraglio Cavagnari, sottosegretario di stato della Marina, in data 24 novembre 1938 così gli scrive: *"In relazione alle disposizioni contenute nel R decreto-legge 17 novembre 1938 n. 1728, per la difesa della razza, vi comunico che a decorrere da domani siete considerato disponibile in attesa della dispensa dal servizio. Vi invito pertanto, a dare le consegne al Vice Presidente di Maricomina"*.

Per un uomo che aveva dedicato tutta la sua vita alla Marina e che si sentiva profondamente parte dell'Istituzione, fu un colpo durissimo. Dovette anche dimettersi dalla Presidenza del Reparto di ingegneria navale del Consiglio Nazionale delle Ricerche. La follia che si stava scatenando sull'Europa aveva cominciato a travolgere anche l'ingegnere Pugliese.

Nel novembre del 1940 l'attacco di aereosiluranti inglesi alla base di Taranto, aveva provocato danni gravissimi alle navi alla fonda in Mar Grande, comprese le corazzate Littorio, Duilio e Cavour. Le alte gerarchie della Marina non ebbero altra scelta che chiedere aiuto a Pugliese che partì immediatamente senza risentimenti e polemiche, con la sola condizione di indossare nuovamente la cara divisa militare. Anche in questo caso, la grande capacità del generale fece sì che le unità danneggiate potessero rientrare in servizio dopo solo pochi mesi di lavori.

Avvalendosi di alcune scappatoie previste dalla legislazione razziale italiana Pugliese era riuscito a rimanere in servizio. Infatti, era facoltà del ministro dell'interno, su istanza degli interessati, dichiarare non applicabile le disposizioni antisemite ad alcune categorie speciali (art.14 del R.D.L. n. 1728), compreso chi aveva acquisito "eccezionali benemeritenze". Si trattava della cosiddetta "discriminazione". Nella seduta del 9 marzo 1939 la commissione riunita, espresse parere favorevole alla domanda di Pugliese in quanto "creatore di importantissima innovazione nel campo delle costruzioni navali militari". Due anni dopo, fu dichiarato da un apposito Tribunale non appartenente alla razza ebraica (*lo avevano ariannizzato*), così nel luglio 1941 fu revocato il decreto con il quale era stato disposto il suo allontanamento e fu riammesso in servizio a disposizione del Ministero della Marina per incarichi speciali. Intanto era stato completato l'allestimento della corazzata Roma, mentre l'ultima nave da battaglia progettata da Pugliese (l'Impero) non fu mai varata.

Dopo l'8 settembre 1943 la politica antiebraica in Italia si trasformò in vera persecuzione. Nel gennaio 1944 Pugliese fu arrestato a Roma e portato in via Tasso da dove riuscì a farsi rilasciare. Resosi irreperibile, si trasferì nel Nord Italia alla ricerca della sorella Gemma che era stata arrestata a San Remo nel novembre 1943 e deportata ad Auschwitz dove aveva trovato la morte.

Nel dopo guerra lasciato il servizio attivo, l'ingegnere Pugliese fu per 15 anni Presidente dell'Istituto nazionale per gli studi e le esperienze di architettura navale. Nel maggio 1954 fu collocato definitivamente a riposo per raggiunti limiti d'età. Il 15 luglio 1961 morì a Sorrento all'età di 81 anni, concludendo una vita interamente votata alla Marina e alla scienza delle costruzioni navali militari.