

Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile "Italia"

Conferenza organizzata dall'Archivio di Stato di Milano

26 maggio 2018

Milano, via del Senato, 10

Sala Conferenze

CONTRIBUTI STORIOGRAFICI

DI

CLAUDIO SICOLO

INDICE

L'avventura del wireless nella spedizione del dirigibile "Italia" di Umberto Nobile	Pag. 5
Le nuove prospettive storiografiche e l'attualità della spedizione al Polo Nord del dirigibile <i>Italia</i> di Umberto Nobile	Pag. 11
Umberto Nobile e Francesco Tomaselli: il fatale abbraccio della radio con la Stampa	Pag. 25
Documentazione e bibliografia	Pag. 40

L'avventura del wireless nella spedizione del dirigibile "Italia" di Umberto Nobile

I nuovi libri di Claudio Sicolo presentati alla **"Italia 90th Anniversary Memorial Conference"** organizzata dalla
Società Geografica Italiana
Roma, Villa Celimontana, 24 maggio 2018

Nelle librerie on line:

C. Sicolo, "Le onde smarrite della Tenda Rossa – Storie, leggende e verità della radio nella spedizione del dirigibile *Italia* di Umberto Nobile al Polo Nord", Edizioni *Sandit*, Albino (BG), 2017

C. Sicolo, " Il dirigibile *Italia* – La sfida della radio al Polo Nord – Dai sogni letterari di Gabriele d'Annunzio all'impresa di Umberto Nobile", Edizioni *Pagine*, Roma, 2018

Quest'anno ricorre il 90° anniversario della spedizione del dirigibile "Italia" di Umberto Nobile al Polo Nord. Ai giovani "Millennials" quella vicenda non dice nulla, è troppo lontana. Sono ormai pochi coloro che ricordano le lunghe accese polemiche, a cui si aggiunsero nuovi memoriali, che seguirono le interviste rilasciate da Umberto Nobile alla Rai nel dicembre del 1960; e pochi ricordano il film "La tenda rossa" di Franco Cristaldi del 1969 con le musiche di Ennio Morricone.

Eppure, la storia di Nobile torna sempre di attualità quando si parla di Polo Nord, uno degli ultimi luoghi nel mondo che continua ad affascinare l'immaginazione di letterati, di moderni viaggiatori "estremi", e ad attrarre le mire espansionistiche delle grandi potenze confinanti con l'Artico. I ghiacci si stanno sciogliendo per effetto dei cambiamenti climatici, e la corsa al Polo, che in realtà non si è mai fermata, riprende vigore oggi più che mai, attratta da più brevi percorsi di navigazione e di accesso alle risorse geologiche sottomarine.

Il Generale Umberto Nobile è stato il comandante, organizzatore e protagonista delle esplorazioni artiche italiane in una fase fondamentale del progresso del primo '900, contribuendo al passaggio dalle precedenti spedizioni eroiche, condotte con mezzi primitivi, al volo: dirigibili e aeroplani avrebbero sostituito le slitte trainate dai cani, i vascelli e le baleniere.

Nei libri della letteratura polare, Nobile viene ricordato per il successo della trasvolata compiuta con il dirigibile "Norge" il 12 maggio 1926 che, per la prima volta, tracciò una rotta aerea sul Polo Nord. Il generale era in compagnia dell'esploratore norvegese Roald Amundsen e dell'americano Lincoln Ellsworth. Fu una impresa di cooperazione internazionale assai sofferta per quei tempi in cui i nazionalismi dominavano la politica degli Stati. I contrasti e le rivalità tra Amundsen e Nobile fecero notizia a lungo.

Meno citata, soprattutto all'estero, è la seconda e molto più complessa spedizione organizzata dal Generale solo due anni dopo con un dirigibile identico, l'*Italia*. L'impresa finì con una catastrofe che costò complessivamente 18 vite umane tra i morti e dispersi dell'aeronave ed i soccorritori.

Fiumi di inchiostro sono stati spesi nelle narrazioni, seguite subito da polemiche, che hanno accompagnato il viaggio e l'incidente del dirigibile, dividendo l'opinione internazionale tra sostenitori e detrattori di Nobile in un processo infinito per stabilirne le cause e le responsabilità.

I due libri recentemente pubblicati da Claudio Sicolo dimostrano, invece, che è giunto il momento di lasciare alle spalle la tormentata vicenda umana e politica dei protagonisti, per guardare al contesto storico complessivo di quella impresa.

Con puntuali resoconti di giornalismo investigativo basato su numerosissimi documenti di archivio mai resi pubblici prima, l'autore porta il lettore ad una sorprendente ricostruzione dei fatti. Se ne trae la conclusione che la spedizione di Nobile fu una tragedia, è vero, ma anticipò il futuro delle esplorazioni per aver costituito la prima impresa polare basata su una rete di comunicazione a grande distanza resa possibile da un sistema di cooperazione aerea e navale.

Ma veniamo alla storia, come essa è stata di fatto riscritta in base alle nuove evidenze.

I piccoli dirigibili, sul modello "semirigido", messi a punto da Nobile nello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche di Roma, erano all'avanguardia nell'industria dell'aeronautica mondiale; e questo anche nei confronti della celebre produzione dei grandi Zeppelin tedeschi. Non solo, in quell'epoca essi potevano ancora competere con l'industria degli aeroplani per la loro grande capacità di carico, di volo statico e di autonomia sui lunghi tragitti. Infatti, dopo l'insuccesso della sua spedizione polare in idrovolante del 1925, Amundsen aveva preferito passare al modello di dirigibile "N" italiano, rispetto allo "ZR3" tedesco e agli aeroplani, per tentare nuovamente la via del Polo Nord.

Aperta la strada con il "Norge", Nobile comprese che la nuova tecnologia del "wireless", promossa in Italia da Guglielmo Marconi, avrebbe potuto trasformare l'impresa esplorativa in un progetto di conquista dell'Artico mai tentato prima nella storia.

Solo le onde radio, infatti, avrebbero potuto attraversare indisturbate tutti i confini delle Nazioni che separavano l'Italia dalla regione artica, da sempre sotto il controllo dei Paesi nordici, Norvegia innanzitutto. Una invisibile rete elettromagnetica di comunicazioni avrebbe ridisegnato la mappa politica dello sconfinato oceano artico ponendo l'Italia in una posizione di prestigio.

L'idea non era pura fantasia perché l'Italia era all'avanguardia in Europa non solo nella costruzione dei dirigibili ma anche nella tecnologia dei collegamenti radio a grandi distanze. A Roma, in particolare, la stazione ultrapotente della Marina Militare di San Paolo gestiva una rete di estensione globale, già ampiamente sperimentata con le Colonie dell'Africa orientale e con le Americhe.

Ecco quindi la meta segreta della nuova spedizione con il dirigibile "Italia": la creazione di una rete di collegamento aerea e navale tutta italiana tra Roma e la base artica della spedizione a King's Bay nelle Isole Svalbard, e quindi tra questa ed il Polo Nord. La base, già utilizzata due anni prima dal "Norge", sarebbe stata rafforzata con una nave appoggio italiana, la "Città di Milano", attrezzata con una potente radio. Era il "sistema Italia" portato nell'Artico.

Per la prima volta nella storia un dirigibile avrebbe depositato sul Polo una stazione scientifica, collegata al resto del mondo con una radio da campo ultra-moderna ad onde corte studiata per le grandi distanze. La radio avrebbe permesso di mobilitare gli aeroplani lungo la tratta di 1200 km che separava il Polo dalle coste norvegesi, creando un avamposto stabile in quella regione sconosciuta, con un presidio solo italiano. Una antenna radio avrebbe

segnato, insieme alla bandiera italiana, il nuovo confine del mondo civilizzato. Se l'impresa si fosse realizzata, la spedizione del "Norge" sarebbe divenuta solo il tenue ricordo di un tranquillo sorvolo con meteo favorevole.

Il più ambizioso progetto di Nobile precorreva invece le moderne, complesse e difficili conquiste spaziali, come quelle sulla Luna e su Marte.

Era un progetto ben fondato, ma anche una sfida avventurosa che avrebbe incontrato tante avversità come in tutte le imprese dell'ingegno umano.

L'industria e la politica aeronautica di quei tempi consideravano addirittura inutile una simile avventura. Il "Norge" aveva scoperto che l'Artico era un oceano di ghiaccio non navigabile, dal quale le Nazioni non avrebbero tratto alcun vantaggio. Il Generale incontrò perciò l'opposizione del suo Ministero, che gli permise di utilizzare un dirigibile "N" già pronto ma gli impedì di costruirne uno ancora più avanzato, peraltro già messo in cantiere. Inoltre, non gli concesse i fondi necessari per coprire le spese.

Intervennero in suo aiuto gli imprenditori della stampa che avevano compreso come un progetto che si reggeva sulle comunicazioni potesse essere una enorme opportunità economica e politica.

Era l'epoca dello Stato totalitario. Secondo le intenzioni, i giornali italiani – Corriere della Sera e Popolo d'Italia per primi – avrebbero venduto a caro prezzo le esclusive delle notizie della spedizione in tutto il mondo sfruttando le prerogative speciali della rete radiotelegrafica militare della spedizione. Al tempo stesso, avrebbero reso un grande servizio di immagine al Governo. L'idea si era già fatta strada con il genio di Gabriele d'Annunzio quando, nel 1925, egli proclamò che avrebbe pagato le spese di una simile impresa con i diritti editoriali ottenuti trasmettendo con la "radiotelegrafia cifrata" le sue romantiche visioni "dall'asse della Terra".

Alla fine, dopo un tormentato inizio, il dirigibile "Italia" partì per il polo Nord con il sostegno principale della Marina Militare e dei giornali, ed una enorme ed avveniristica struttura organizzativa e logistica. Nobile ottenne anche l'incoraggiamento della Chiesa di Papa Pio XI. Questi era il Papa di grandi vedute che avrebbe firmato l'anno dopo i Patti Lateranensi e che avrebbe fondato, con l'aiuto di Marconi, la Radio Vaticana nel 1931. In cambio, il Generale concesse di appesantire l'aeronave con una enorme croce in quercia da piantare al Polo.

L'impresa era tanto ardita quanto fragile. Giunta al Polo poco dopo la mezzanotte del 24 maggio 1928 con 16 persone a bordo, l'aeronave sulla via del ritorno fu colpita da una tempesta e precipitò sulla banchisa alle 10,33 del 25 maggio a poche miglia dalla costa orientale delle Isole Svalbard.

L'ingegnoso e delicato sistema della spedizione cedette proprio sulle comunicazioni e sugli accordi con la stampa, dando luogo ad un rocambolesco susseguirsi di fatti incredibili che da sempre appassionano come un romanzo di avventure.

Ciò non fu un caso perché le comunicazioni costituivano l'infrastruttura portante dell'intera impresa, il pilastro che teneva insieme le sue componenti a migliaia di chilometri di distanza. Tuttavia, la tecnologia utilizzata era troppo avveniristica per quei tempi. C'era un vero e proprio "gap tecnologico" tra la spedizione, che impiegava recentissime strumentazioni ad onde corte, e tutti i normali sistemi di comunicazione radio del mondo, che impiegavano apparecchiature obsolete ad onde lunghe. Ciò faceva buon gioco per lo spirito competitivo che animava l'iniziativa, ma cosa sarebbe accaduto in caso di emergenza?

Negli ultimi minuti di volo, il radiotelegrafista di bordo, impegnato nelle operazioni per evitare l'impatto, non trasmise l'SOS con le coordinate della posizione. Dopo la caduta, la futuristica stazione da campo fu per miracolo recuperata dai naufraghi e poté essere utilizzata come radio di soccorso. Per una beffa del destino, mentre

C. Sicolo – Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018

l'apparato ricevente riusciva ad ascoltare i messaggi dei soccorritori, la radio trasmittente non riusciva a farsi intercettare. Sembrava un oscuro sortilegio. In verità, quella radio era stata pensata per distanze tanto grandi (oltre i 2.000 chilometri) da non potersi, per sua stessa natura, collegare con quelle più vicine di King's Bay dove si trovava la nave appoggio della Marina Militare "Città di Milano".

D'altronde, la tecnologia della radio campale era così avanzata da non consentire nemmeno il collegamento con la rete delle stazioni costiere e dei mezzi di soccorso che facevano uso di vecchie e meno progredite strumentazioni.

La catena di fatti inverosimili non finì qui. Avendo a disposizione una potente stazione radio autonoma a bordo della propria nave, la base italiana di King's Bay aveva ignorato la presenza della stazione radiotelegrafica della locale miniera di carbone. In verità, senza prevederne l'uso in possibili situazioni di emergenza, Nobile aveva tentato di prenderla in affitto allo scopo di sottrarla ai corrispondenti della Stampa estera; ma non ci era riuscito.

Con l'avvento dei soccorsi la radio della nave italiana fu sottratta alla stampa per essere riservata alle comunicazioni di emergenza. I giornalisti, che erano arrivati da ogni parte del mondo, presero allora d'assalto la radio della miniera. Questa cominciò a trasmettere senza sosta - per lo più a pagamento - e impedì con le proprie emissioni il regolare funzionamento della stazione italiana, soprattutto nei suoi tentativi di ricezione dei deboli SOS dei sopravvissuti. Per tutto questo insieme di circostanze sfavorevoli, si giunse così ad un tragico ed inopinato finale. I collegamenti con i naufraghi furono stabiliti in ritardo, 14 giorni dopo l'incidente. Si salvarono solo in 8 dopo 48 giorni di sofferenza sul ghiaccio.

L'elenco di vittime era destinato ad allungarsi perché l'impossibilità di tenere contatti radio costanti e regolari rese difficoltosi i soccorsi che fecero altre vittime, alcune eccellenti come lo stesso Amundsen.

Si corse ai ripari attrezzando con nuove radio, simili a quella dei naufraghi, gli aeroplani giunti dall'Italia e una baleniera norvegese; ma non fu sufficiente.

Fu il dramma della radio. Se da un lato aveva consentito il salvataggio dei superstiti della caduta del dirigibile, la radio aveva commesso un "delitto", come disse Nobile, perché le fatali circostanze in cui i collegamenti erano avvenuti avevano allungato il tragico bilancio finale di vittime.

Il sogno geniale di Nobile si era infranto per essersi spinto oltre i limiti consentiti dal contesto e dal teatro operativo. Tuttavia, grazie alla sua tenacia ed alla incredibile impresa che era riuscito ad organizzare con una vasta cooperazione pubblico-privato, il mondo delle grandi esplorazioni era stato rivoluzionato per sempre. Le nuove tecnologie delle comunicazioni diventarono il nuovo standard e la nuova risorsa di qualunque futura missione esplorativa.

Quando oggi immaginiamo i viaggi spaziali, ultima frontiera delle nostre esplorazioni moderne, pensiamo alle antenne di terra che scambiano dati "in tempo reale" con le stazioni in orbita o che si posano sui altri pianeti. Ebbene, la spedizione del dirigibile "Italia" anticipò questo sistema, che consente all'umanità di superare ancora oggi i propri confini fisici. Una rete wireless sfidò allora per la prima volta le frontiere umane dell'ignoto e continua ancora a farlo.

La storia del dirigibile "Italia" non si è ancora conclusa.

Claudio Sicolo

LE ONDE SMARRITE DELLA TENDA ROSSA

Storie, leggende e verità della radio
nella spedizione del dirigibile *Italia*
di Umberto Nobile al Polo Nord



libri
SANDIT



IL DIRIGIBILE "ITALIA"
LA SFIDA DELLA RADIO AL POLO NORD
Dai sogni letterari di Gabriele d'Annunzio
all'impresa di Umberto Nobile

Claudio Sicolo

Le nuove prospettive storiografiche e l'attualità della spedizione al Polo Nord del dirigibile *Italia* di Umberto Nobile¹

di Claudio Sicolo
c.sicolo@virgilio.it

Saggio presentato all' "Italia 90th Anniversary Memorial Conference" organizzato dalla Società Geografica Italiana, Roma, Villa Celimontana, 24 maggio 2018

Abstract

La letteratura sulla spedizione del dirigibile "Italia" al polo Nord, che finì in tragedia il 25 maggio 1928, è molto vasta in Italia e all'estero. Malgrado ciò, non riesce ad esprimere la reale portata storica di quell'evento che impressionò il mondo intero. L'intervento della stampa, che raccontò i tragici fatti durante il loro accadere con toni propagandistici e retorici per mezzo delle nuove scoperte radio di Guglielmo Marconi, ne condizionò la narrazione fin dall'inizio. In un secondo tempo, intervennero i libri di memorie fortemente influenzate dal bisogno di rivalsa dei sopravvissuti al disastro nei confronti del Governo Fascista che ne biasimò la condotta. Nel dopoguerra, infine, prevalse la produzione letteraria del Generale Nobile il quale, riconosciuto vittima politica del fascismo, diede una immagine biografica sempre finalizzata a confutare le accuse ricevute. Un nuovo corso di indagini storiografiche, da noi condotte su fonti primarie, inedite e indipendenti, apre nuovi scenari che ne rivelano la grande attualità, e un importante ruolo nella storia del primo novecento.

The literature about the expedition of the "Italia" airship to the North Pole, which ended in tragedy on May 25, 1928, has been very vast in Italy and abroad. However, all previous literature fails to express the real historical significance of that event, which impressed the whole world. The presence of the press, which told the tragic facts during their happening with propaganda and rhetorical tones by means of the new radio discoveries of Guglielmo Marconi, influenced the narration from the very beginning. In the following years, many books of memories were published, but they were strongly influenced by the need to revenge the survivors of the disaster against the Fascist government. In the post-war period, finally, the literary production of General Nobile prevailed, and described him as the political victim of fascism; it also gave a biographical image of the events, always aimed at refuting the accusations which Nobile received. A new course of historiographical investigations was conducted by our research, based on primary, unpublished and independent sources, hereby opening up new scenarios that reveal the great relevance of the expedition in the history of the early 20th century.

Parole chiave: Dirigibile "Italia", Nobile, Marconi, Fascismo

Key words: "Italia" airship, Nobile, Marconi, Fascism

¹ Tratto dai libri dell'Autore: "Le onde smarrite della Tenda Rossa", Sandit, Albino, 2017 e "Il dirigibile *Italia*, la sfida della radio al Polo Nord", Pagine editore, Roma, 2018.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

1. La tragica spedizione tra le cronache “in diretta” sulle onde corte di Guglielmo Marconi e i libri di memorie: la necessaria critica storica delle fonti

La storia della spedizione del dirigibile “Italia” è una storia di fatti rocamboleschi. Essa registrò controversie, ardenti dispute, machiavellici intrighi e velenose rivalità personali di cui c’è ampia traccia nelle fonti.

In un periodo in cui in Italia la radiofonia per il grande pubblico muoveva ancora i primissimi passi², l’introduzione, per opera della Marina Militare sulle orme di Guglielmo Marconi³, delle tecnologie della radio ad onde corte, consentì di scrivere la storia della spedizione sulle puntuali cronache che costituirono un fenomeno senza precedenti: il *giornalismo radiotelegrafico*, anticipando le future radio e telecronache⁴. Nel 1993 l’Associazione Arma Aeronautica di Adro ha pubblicato una ricostruzione, una cronistoria, dello svolgimento dell’impresa attraverso le notizie pubblicate sui giornali italiani che l’accompagnarono⁵. Solo dopo, seguirono i libri di alcuni protagonisti che formarono il corpo di memorie sul quale si è consolidata la letteratura della spedizione.

Traccia tangibile di questo fenomeno sono i primi libri che scrissero la storia della spedizione già nel 1928, sulla base di quanto i giornali avevano già reso noto.

Il 23 luglio 1928, ancor prima del rientro dei naufraghi a Roma, nel momento in cui era stata appena annunciata l’Inchiesta Cagni, fu pubblicato a Parma il libro “La Tenda Rossa” a firma di un “valoroso soldato del tempo di guerra ... uno dei più in vista fra i letterati d’Italia e dei più letti scrittori” [presumibilmente Gabriele d’Annunzio] che preferì celarsi sotto lo pseudonimo di “Nemo”⁶. Il libro, scritto in difesa di Nobile e della spedizione contro l’ostilità di una parte della stampa estera, è un resoconto abbastanza preciso e documentato della spedizione la cui fonte era certamente costituita dalle cronache apparse “in diretta dal “Polo” sui giornali durante l’intera spedizione.

Come il libro di “Nemo”, nel 1928 apparvero anche altri libri “scritti a tavolino” mentre infuriavano le polemiche sulla spedizione appena conclusasi⁷.

² Monteleone, 1992, pagg. 27-42.

³ Vedi Sicolo, 2017 (1).

⁴ Falciasecca, 2015, pag. 165. Sulla novità costituita dal giornalismo radiotelegrafico, vedi cenni in Brevini, 2009, pagg. 355-357.

⁵ Cagetti, 1993.

⁶ Nemo, 1928, pag. 10. In qualche traccia bibliografica si legge che sotto lo pseudonimo di “Nemo” si cela Umberto Nobile stesso. Ma non risulta nessuna prova o ammissione di questa identità (molto lontana dal profilo tracciato dall’editore) neanche da parte di sua moglie Gertrude Stolp che elenca il libro tra quelli scritti “su” Nobile e non “da” Nobile in Stolp, 1984, pag. 48.

⁷ Jotti da Badia Polesine cita oltre il libro di “Nemo” anche altri libri pubblicati nel 1928: il libro di Marcello Gallian “I segreti di Umberto Nobile”, Pinciana, Roma; il libro di Claudio Diamanti, “Roma – polo Nord”, Sanzo, Palermo; il libro di Maurice C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia”* – Milano, 26 maggio 2018

Nell'autunno dello stesso anno appariva in tedesco il libro di Francesco Behounek poi tradotto in italiano con il titolo "Il naufragio della spedizione Nobile", quello in svedese di Einar Lundborg e il libro "L'inferno bianco" di Cesco Tomaselli, il giornalista "principe" della spedizione, che era al tempo stesso l'inviato del "Corriere della sera" e del Comitato finanziatore di Milano.

La letteratura delle memorie si è sviluppata dal 1929, con le narrazioni e le note biografiche di altri protagonisti della tragedia. Questi racconti, talvolta oggetto di censura durante il fascismo⁸, furono compilati nel momento in cui i reduci dal Polo vollero far valere la propria versione dei fatti con la complicità, non disinteressata, degli editori. Alcuni confidarono di aver ricevuto pressioni dagli editori per pubblicare le proprie memorie che poi venivano scritte a quattro mani da chi raccontava e da chi scriveva⁹.

Tutte le fonti furono influenzate da verità pubbliche dettate da ragioni di opportunità. Prima dell'incidente, operò sui giornali la censura governativa e lo spirito di propaganda che aveva animato la spedizione fin dal suo nascere, dal momento che essa si reggeva su un progetto di monopolio dell'informazione. I diritti di esclusiva, che erano stati preventivati grazie all'innovativo impiego delle onde corte, avrebbero dovuto far rientrare gli investimenti dei privati e della stampa stessa che erano stati raccolti a Milano dal Podestà Ernesto Belloni.

Dopo l'incidente, caduto il monopolio, nacque, giorno per giorno, "in diretta", sulla stampa mondiale, il processo alla spedizione. Di fronte ai sospetti, alle accuse e alle calunnie verso l'equipaggio del dirigibile, presero immediatamente posizioni di difesa sia Nobile sia la propaganda fascista¹⁰.

Peraltro, verità, storie e leggende della sfortunata spedizione del dirigibile "Italia" furono l'ultimo atto di contese e scontri personali che venivano da lontano.

Nel mondo divampava la guerra dei primati aviatori, alimentata dalle propagande nazionalistiche che avevano trovato nuove manifestazioni nella contesa tra Nobile e Amundsen per la rivendicazione dei meriti della spedizione del dirigibile "Norge".

In Italia, si andava consumando la sordida guerra per la conquista dei cieli che si combatteva già a fine '800, tra "il più pesante dell'aria" e il più leggero dell'aria", tra l'industria dell'aeroplano e l'industria del dirigibile.

Verità costruite al fine di trarre vantaggio per alcuni e infelicità per altri, erano diffuse già molto prima dell'avvento del fascismo e prima della tragedia del dirigibile.

Dopo le conclusioni a cui pervenne la "Commissione Cagni", che attribuì a Nobile la responsabilità del disastro, nel 1929, le polemiche trovarono altra materia e altri bersagli da colpire. L'inchiesta sollevò

Paijanine, "Un drame polaire", Rieder, Parigi e quello di Franco Mascheroni, "La tragedia polare 1928", Poliglotta, Milano. Vedi Jotti, 1930, pagg. 65-67.

⁸Nobile, 1969, pagg. 281-284.

⁹ E' il caso di Biagi (vedi Baccarani, CC, All, 1928, pagg. 32-33, Nobile, 1969, pag. 282), di Viglieri (Viglieri, 1929, pag. 9) e di Zappi (Zappi, CC, Al, 1928 (2), pag. 179) che però non accettò.

¹⁰ Nemo, 1928, pagg. 175-210 e Tomaselli, 1929, pagg. VIII-XIV.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

nuovi attriti scatenando un desiderio di rivalsa e di giustizia in coloro che ne subirono le conseguenze anche a costo di ripensare prove e testimonianze già acclamate.

Nel 1929 apparvero le memorie di Viglieri, di Albertini, di Biagi, di Sora e di Giudici. Poi, in risposta alla condanna subita, apparve in Germania il resoconto scientifico della spedizione curato da Nobile che sarebbe stato tradotto in italiano solo nel 1938: "La preparazione e i risultati scientifici della spedizione polare dell' 'Italia' ". Nel gennaio del 1930 fu pubblicato il libro fondamentale di Nobile "L' Italia al Polo Nord" che fu prontamente criticato con toni assai polemici dal conte Eligio Donato Jotti-Neri scrittore e giornalista, cultore di tematiche aeronautiche, nel suo libro "Critica alla spedizione Nobile"¹¹. Nello stesso anno furono pubblicate le memorie di Maddalena e quelle in italiano di Behounek e di Samoilovic.

Verità e ricostruzioni di parte continuarono a diffondersi dopo l'avvento della Repubblica fino a tempi molto recenti, negli anni '60 e '70 del secolo scorso.

Nel 1945 Nobile pubblicò il libro "Posso dire la verità" a ridosso del procedimento per la sua riabilitazione come vittima del Fascismo. Nel libro il Generale intendeva svelare i retroscena dell'inchiesta del 1928-29 per dimostrare l'esistenza di macchinazioni politiche e trame di palazzo che sarebbero state ordite contro di lui da Italo Balbo e da Giuseppe Valle.

In un articolo polemico contro il generale Arturo Crocco pubblicato lo stesso anno, Nobile negò che questa fosse la finalità del libro¹², ma in alcuni passi dello stesso libro e poi nel 1962 ammise che "Posso dire la verità" aveva fornito le basi per l'istruttoria che lo portò alla riabilitazione¹³.

Nei giorni 7 e 12 dicembre del 1960 furono trasmesse dalla Rai Tv le interviste di Gianni Bisiach a Nobile e ad altri superstiti della spedizione del dirigibile "Italia" nel programma, in tre puntate, "Italiani al Polo Nord", ispirato alla pubblicazione dell'edizione ridotta delle memorie sulle spedizioni artiche del 1928 e del 1930 di Nobile in un libro che ebbe lo stesso titolo¹⁴.

Quella trasmissione riaprì sulla stampa il processo alla spedizione e al generale Nobile che divampò con titoli di grande effetto. I giornali fecero interviste ai superstiti e rintracciarono documenti inediti rinfocolando vecchie polemiche almeno fino al 1966¹⁵.

Si andò oltre con la pubblicazione di nuove memorie di importanti protagonisti dei tragici fatti del 1928.

¹¹ Jotti, 1930, Prefazione.

¹² Nobile, 1945 (1), pag. 3.

¹³ Nobile, 1945, pag.20 e Nobile, 1962, pag.50.

¹⁴ Nobile, 1969, pag. 426. Vedi, inoltre, Raccolta stampa, CDUN, Raccolta stampa USAM e lo stesso libro: Nobile, 1959.

¹⁵ Alcune rassegne stampa di quel periodo sono raccolte presso il Centro Documentazione Umberto Nobile di Vigna di Valle e l'Ufficio Storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica Militare.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

Nel 1964 fu pubblicato il libro di Felice Trojani “La coda di Minosse” che ebbe grande risonanza per l’accuratezza e l’ampiezza della sua ricostruzione storica e per il fatto che proponeva un punto di vista indipendente rispetto a quello del Generale¹⁶.

Nello stesso anno, il Ministero della Marina ripubblicò la relazione finale dell’Inchiesta condotta dalla “Commissione Cagni” che aveva rovinato la reputazione di Nobile. Il Ministero aveva rispolverato quel documento a seguito di molte richieste, pervenute dopo la pubblicazione del precitato libro di Felice Trojani. Nobile chiese al Governo di allora la riapertura dell’inchiesta ed una confutazione pubblica di quel documento, nella consapevolezza che la riabilitazione operata dal Governo Bonomi del 1945, i cui atti non furono mai pubblicati, non era stata sufficiente a ricostruire la sua credibilità di scienziato, di progettista, di esploratore e di comandante¹⁷. Fu istituita un’apposita Commissione presieduta dal Gen. di S. A. Ettore Fagnoli per esaminare la richiesta ¹⁸. La Commissione espresse parere negativo. Nobile ottenne comunque che le ultime copie della ristampa della Relazione della Commissione Cagni fossero ritirate dalla circolazione¹⁹.

Nel 1973 non mancò la riedizione di un libro del 1959 di Giuseppe Valle, antico antagonista di Nobile²⁰, dal titolo “Uomini nei cieli” (riproposto ancora nel 1981).

Anche Alfredo Viglieri ebbe modo di ricordare nuovamente il dramma dei naufraghi nel suo libro di memorie “In mare in cielo e in terra” del 1977 e nel 1978 in una memoria pubblicata poi nel 1979.

Intervennero anche figure non di primo piano, che però avevano il pregio di aver vissuto il dramma del dirigibile, come Arcangelo Majorana, allora Sottocapo meccanico a bordo della nave “Città di Milano”. Nel 1962, Majorana pubblicò il suo diario chiaramente scritto in difesa della reputazione della Marina Militare italiana messa sotto accusa per il presunto negligente servizio radio durante i soccorsi²¹.

Il diario di Majorana dovette avere meno successo editoriale di quello di Michele Coviello che era imbarcato come nocchiero sulla stessa nave e che fu raccontato da sua nipote Annalisa nel libro “1928: dalla Spezia al Polo Nord” del 2008. Michele Coviello aveva, al contrario di Arcangelo Majorana, un giudizio più benevolo verso Nobile²².

¹⁶ Citiamo, ad esempio, Brevini, 2009, pag. 396.

¹⁷ Nobile, Richiesta nuova Commissione d’indagine, 1964, USAM.

¹⁸ Relazione Commissione Fagnoli, 1966, USAM.

¹⁹ Nobile, 1969, pagg. 429-433.

²⁰ Gli scontri tra Valle e Nobile iniziarono negli anni ’20 ed ebbero un momento cruciale quando Valle subì un processo militare nel 1945 a seguito di accuse rivoltegli da Nobile nel 1944 per le sue attività quando era sottosegretario di Stato dell’Aeronautica nel governo fascista. Le accuse di Nobile furono poi corroborate dal Generale Francesco Pricolo. Valle era stato assolto il 22 luglio 1947. Vedi Valle, 1947.

²¹ Vedi nota di accompagnamento del libro datata 24 luglio 1965 conservata presso la Biblioteca Dipartimentale della Marina Militare di La Spezia.

²² Coviello, 2008, pag. 17.

C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia”* – Milano, 26 maggio 2018

Anche il marinaio Romeo Bortolin, di origini svizzere, allora imbarcato sulla nave appoggio scrisse un diario che però restò nella forma di manoscritto. La stampa di Lugano non si lasciò sfuggire una lunga intervista al reduce²³.

Ci furono apprezzamenti per il generale ma anche critiche. L'avventura del 1928 aveva aperto ferite profonde non solo tra personaggi illustri dell'epoca, ma anche tra Nobile da un lato, e i suoi soccorritori dall'altro.

Passarono alla storia le polemiche tra il Generale, Ernesto Romagna Manoja (nipote del comandante della nave militare "Città di Milano") e il generale dell'Aeronautica Giuseppe Valle, che, finite in tribunale, si placarono con la morte dei protagonisti. Valle morì il 20 luglio 1975²⁴ mentre Ernesto Romagna Manoja era deceduto ancora prima, l'11 gennaio 1961²⁵. Nobile morì per ultimo il 30 luglio 1978 a 93 anni dopo aver pubblicato, nello stesso anno, il suo ultimo libro "La verità in fondo al pozzo".

Morti i protagonisti, calato il silenzio sui dibattiti ancora infiammati dalle vecchie animosità, cessate le curiosità di giornalisti a caccia di notizie tanto sensazionali quanto arrischiate, finita anche un'epoca di scontri ideologici, resta una montagna di libri e di pubblicazioni, tutte da verificare e da confrontare, di fronte alle quali l'interesse storico resta intimidito.

Una vera e propria ricerca storica sulla spedizione del dirigibile "Italia" fu avviata negli anni '80 ad opera dell'Aeronautica Militare sulla base dei lasciti del generale Nobile.

Il 24 maggio 1977, grazie all'impegno del Generale S.A. Giuseppe Pesce²⁶, fu inaugurato Museo Storico Aeronautico di Vigna di Valle. Al Generale Pesce si deve una importante "Storia della radio in aviazione" pubblicata nel 1980 e una storia dei dirigibili italiani pubblicata nel 1982.

Pochi mesi prima di morire, Nobile donò al predetto Museo i libri, la documentazione i cimeli da lui raccolti durante l'arco della sua intensa vita²⁷.

Il 25 marzo 1980 Gertrude Nobile Stolp, seconda moglie del generale, donò al Centro anche l'archivio personale di suo marito che era rimasto presso la sua abitazione²⁸.

Intorno a questo nucleo di materiale di grande interesse storico e culturale, fu inaugurato il 28 novembre 1980, presso lo stesso Museo Storico, una sezione speciale dedicata alla storia delle spedizioni polari e dell'aeronautica che prese il nome di "Centro Documentazione 'Umberto Nobile'"²⁹.

²³ Una copia del manoscritto si trova negli archivi del CDUN di Vigna di Valle. Bortolin raccontò la spedizione compiuta dalla nave senza aggiungere nulla di nuovo rispetto a quanto fu reso noto dalle altre narrazioni. La stampa di Lugano se ne interessò negli anni '70 nel clima delle polemiche sulla spedizione.

²⁴ Umberto Nobile, 1969, pagg. 426-429.

²⁵ Nobile, 1978, pag. 132.

²⁶ Pesce, 1982, copertina posteriore; altre notizie storiche sul Museo sono pubblicate sul sito dell'Aeronautica Militare.

²⁷ Pesce, 1982, pag. 104.

²⁸ Stolp, USAM, 1980.

²⁹ Stolp, 1990, pagg. 112-113.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

Il materiale raccolto dal generale ha costituito la base per la bibliografia di 120 pubblicazioni di cui Nobile fu autore e di 357 pubblicazioni scritte su di lui che Gertrude Stolp diede alle stampe nel 1984³⁰.

Gertrude Stolp ha svolto poi attività di bibliotecaria, a titolo onorifico, presso il Centro Nobile, pubblicando nel 1990 anche una bibliografia sulla più ampia e generale letteratura di ricerche e di esplorazioni polari raccolta³¹.

Alle numerosissime pubblicazioni censite da Gertrude Stolp si è aggiunta negli ultimi anni una importante biografia di Nobile, pubblicata nel 1985 dal Direttore del Museo storico di Vigna di Valle, il Maggiore Ovidio Ferrante che si avvale prevalentemente dei documenti, alcuni inediti, raccolti dal generale.

I lasciti del Generale alimentarono anche un'altra iniziativa museale a Lauro, il comune della provincia di Avellino dove nacque nel 1885.

Il Museo Umberto Nobile di Lauro fu istituito nel 1978. Venne poi inaugurato nel 1985, in occasione del primo centenario della nascita del generale, sulla base di un nucleo ristretto di cimeli, ma solo nel 1988 poté avere una certa rilevanza storica con la donazione da parte della figlia del generale Maria Nobile e della seconda moglie Gertrude Stolp di altri cimeli e documenti, tra i quali i più importanti furono costituiti dal "Brogliaccio" di bordo del dirigibile "Norge". In quella occasione ci fu una nuova inaugurazione del Museo presso l'attuale collocazione al Palazzo "Pignatelli" di Lauro³².

Il Museo di Lauro ha goduto per diversi anni della collaborazione, a vario titolo, di Ovidio Ferrante³³.

La rilevanza e la storia del Museo Umberto Nobile di Lauro è contrassegnata dalle sfortunate vicende del predetto "Brogliaccio". Questo fu redatto di proprio pugno da Nobile in due distinti documenti: un quaderno provvisorio di appunti scritti su 8 fogli, formato protocollo, a bordo del dirigibile durante la trasvolata polare³⁴, e un "giornale di bordo", costituito dalla trascrizione ordinata e integrata dei primi appunti, compilata da lui stesso su 27 pagine di un registro a Nome in Alaska, subito dopo l'atterraggio di fortuna del "Norge" nel maggio 1926³⁵.

Purtroppo, le originarie annotazioni furono smarrite dal Museo "non si sa quando", mentre la loro trascrizione andò bruciata nel rogo della "Città della Scienza" di Bagnoli del 3 marzo 2013 dove era stata concessa in prestito dallo stesso Museo di Lauro³⁶.

Le riproduzioni dei due documenti del "Brogliaccio" del "Norge" furono oggetto di una pubblicazione di Armando Voza del 2014³⁷.

³⁰ Stolp, 1984.

³¹ Stolp, 1990.

³² Scritti di Gertrude Stolp Nobile e di Armando Voza in Voza, 2014, pagg. 232-234.

³³ Voza, 2014, pagg. 8, 245 e 250

³⁴ Contributo di Ovidio Ferrante "il Brogliaccio" in Voza, 2014, pag. 100.

³⁵ Contributo di Ovidio Ferrante "il Brogliaccio" in Voza, 2014, pag. 100.

³⁶ Schettino Nobile Carla, 2014 in Voza, 2014, pagg. 10-11.

³⁷ Voza, 2014.

C. Sicolo – Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018

Dopo un lungo intervallo di tempo in cui si sono registrate difficoltà di accesso all'archivio del Museo, il 22 novembre 2017 l'Amministrazione comunale di Lauro ha affidato la struttura con annesso "Centro documentazione Umberto Nobile" ad un nuovo responsabile, il Prof. Antonio Ventre il quale il 24 febbraio 2018 ha annunciato di aver ritrovato gli 8 "fogli sciolti" scritti da Nobile sul "Norge".

Nel 2005 appare una rigorosa ricerca pubblicata da Luciano Zani sul periodo trascorso da Nobile nella Russia Sovietica tra il 1931 e il 1936. Seguirono alcuni libri, prevalentemente monografie, di altri autori dal carattere rievocativo, talvolta apologetico, che però non aggiungono nulla a quanto è già noto³⁸.

Si è formato, inoltre, un corposo numero di narrazioni liberamente pubblicate attraverso internet (siti, pagine web, blog ed enciclopedie popolari on line come Wikipedia) da appassionati di storia e da formazioni culturali che hanno voluto rendere omaggio al coraggio dei protagonisti della tragedia del dirigibile. Si è creata così una "letteratura" secondaria di tipo commemorativo, episodica e aneddotica che è lodevole per la sincerità degli intenti degli autori, ma la cui attendibilità è tutta da verificare.

La facilità con la quale si accede a queste narrazioni attraverso il richiamo di "link" spesso autoreferenziali e l'utilizzo disinvolto della citazione sommaria di alcuni tra i più diffusi libri sull'argomento, non aiuta però la ricerca della verità.

Ai tempi di Google, si avverte perciò la necessità di riscoprire il valore della ricerca con la rilettura analitica di fonti primarie importanti.

2. Il metodo storiografico per ricostruire l'avventura del Dirigibile "Italia": dalla memorialistica delle vittime alla ricostruzione di un contesto ancora attuale

Umberto Nobile scrisse nel 1969: "Fino ad oggi sono stati pubblicati sulla spedizione dell' 'Italia', nei vari paesi del mondo, più di duecento libri. Ma i fondamentali restano quelli pubblicati tra il 1929 e il 1930 da quattro degli uomini della Tenda Rossa: Biagi, Viglieri, Behounek e io. A questi si è aggiunto negli ultimissimi anni, con un ritardo di oltre un terzo di secolo sugli avvenimenti narrati, un libro del Trojani"³⁹.

Secondo il Generale, solo la memorialistica dei naufraghi può essere considerata "fondamentale" per conoscere la storia della spedizione; ma con questa impostazione, troppo influenzata dalle loro vicende biografiche, viene preclusa l'opportunità di avere una visione più completa dello scenario in cui si svolge

³⁸ Una rassegna critica è proposta da un altro lavoro di Sicolo, 2017.

³⁹Nobile, 1969, pag. 281.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

il dramma e dentro il quale l'esperienza vissuta dall'equipaggio del dirigibile acquista un autentico significato storico.

Tra la fine del 2017 e l'inizio del 2018, l'Autore di questa nota, avendo acquisito altre fonti indipendenti, ha pubblicato due ricerche che hanno cambiato radicalmente la visione dei fatti raccontati dalle precitate memorie.

Si è dimostrato, così, che l'impresa di Nobile ha una portata storica molto più ampia, coinvolgendo scenari, attori e fatti di grande rilevanza per la comprensione di quanto accadde e dell'epoca in cui si collocano.

Il materiale archivistico consultato è costituito principalmente dalle memorie, dalle testimonianze e dalle note affidate alla stampa dai soccorritori e dai giornalisti che furono testimoni presenti sul teatro polare e dagli altri protagonisti della tragedia polare.

Su questo materiale si è fatto un lavoro di comparazione e di lettura interpretativa al fine di non cedere a versioni parziali, se non di parte, dei singoli autori.

Altre fonti utilizzate, altrettanto determinanti, sono tratte dalla documentazione che accompagnò lo svolgersi degli avvenimenti e che ne lasciò traccia autentica e di prima mano: documenti privati, resoconti ufficiali, dichiarazioni scritte, comunicazioni di servizio, tutto ciò che possa restituire i tratti primitivi ed originali del lungo percorso narrativo e letterario attraverso il quale la storia della spedizione del dirigibile "Italia" è giunta fino a noi.

La maggior parte di quest'ultima documentazione è costituita da materiale inedito: gli interrogatori che formano i ponderosi atti allegati alla Relazione della Commissione d'inchiesta sulla spedizione polare del dirigibile "Italia" del 1928-1929 mai pubblicati, le comunicazioni radiotelegrafiche tra la nave "Città di Milano" e il Ministero della Regia Marina Militare, documenti e appunti raccolti da Nobile, atti della Reale Società Geografica Italiana.

Dopo la recentissima apertura dell'archivio del Museo di Lauro, l'Autore ha pubblicato un nuovo saggio⁴⁰ che ha ricostruito la corrispondenza tra Nobile e il giornalista Francesco Tomaselli. La ricerca chiarisce le modalità del coinvolgimento della Stampa nel sistema dei collegamenti radiotelegrafici della spedizione che furono oggetto delle intese tra la Reale Società Geografica Italiana e il Comitato finanziatore di Milano; intese che furono determinanti per l'esito della missione e la ricerca dei sopravvissuti.

Allargando l'orizzonte delle fonti, la storia del dirigibile "Italia" fornisce la chiave interpretativa del mondo di trasformazioni, spesso tumultuose, del primo '900 che tornano di attualità come, nel caso citato, il delicato rapporto tra l'informazione, i mezzi di comunicazione e la Stampa.

⁴⁰ C. Sicolo, "Umberto Nobile e Francesco Tomaselli: il fatale abbraccio della radio con la Stampa", presentato alla "Memorial Conference" organizzata dalla Società Geografica Italiana il 24 maggio 2018 e disponibile presso l'Autore.
C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*

Ridimensionando la portata storiografica delle narrazioni delle vittime del disastro, si squarcia il velo che ha coperto da sempre un contesto di avvenimenti che riguardarono lo sviluppo delle telecomunicazioni a grande distanza e del loro intreccio con la ricerca scientifica, la politica e il giornalismo globale, il progresso della cooperazione tra navigazione aerea e navale, la dinamica delle organizzazioni nate su progetto e la loro reazione a situazioni di emergenza, il ruolo del pubblico e del privato nelle grandi imprese⁴¹.

Con la nostra nuova interpretazione, la spedizione appare come una grande palestra in cui la Storia è prodiga di insegnamenti per il nostro futuro.

3. Le fonti fotografiche, cinematografiche e televisive

La spedizione fu accompagnata da mezzi ed operatori fotografici e cinematografici che documentarono gli avvenimenti non solo dalle navi come la “Città di Milano” e il “Krassin”, ma anche dagli aerei e dalle navi di soccorso e dal dirigibile stesso. Lo scopo era evidentemente propagandistico e giornalistico prima che scientifico. Una macchina fotografica era poi nel bagaglio personale di molti protagonisti e partecipanti. Si aggiungevano, infine, tutti i “reporters” che furono inviati dai giornali di tutto il mondo dopo la catastrofe, e poi i turisti che giunsero sui luoghi della sciagura.

A bordo della nave “Città di Milano” era imbarcato “il cinematografista Otello Martelli della *Luce*”⁴², che certamente il 18 giugno fece impressione al tenente Einar Lundborg al suo arrivo alla Baia del Re, quando gli italiani che erano andati ad accoglierlo parvero un set cinematografico di Hollywood⁴³.

Sul “Krassin” fu presente l’operatore cinematografico Solodovnikoff, immortalato in posa nel libro di Samoilovic⁴⁴ e l’operatore Bluvstein ritratto nel libro di Giudici⁴⁵.

Un altro “cinematografista” era a bordo dell’aereo S 55 di Maddalena mentre questi riforniva i naufraghi della Tenda Rossa il 22 giugno, Nobile lo scorse e se ne dispiacque⁴⁶.

⁴¹ L’Autore ha tenuto diverse conferenze su queste tematiche contenute nei suoi libri. Si cita, in particolare, la conferenza che si è svolta al Museo Storico dell’Aeronautica Militare di Vigna di Valle il 23 febbraio 2018 di cui si può trovare notizia al seguente link

https://www.academia.edu/35981193/Claudio_Sicolo_introduce_il_Convegno_sul_Dirigibile_Italia_al_Museo_Storico_del_Aeronautica_Militare_di_Vigna_di_Valle_23_febbraio_2018

⁴² Tomaselli, 1929, pag. 109.

⁴³ Lundborg, 1929, pag. 54

⁴⁴ Samolovic, 1930, pag. 192.

⁴⁵ Giudici, 1929, pag. 115.

⁴⁶ Nobile, 1930, pag. 354.

C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia” – Milano, 26 maggio 2018*

Per motivi legati ai diritti di stampa, Biagi fu oggetto di biasimo prima da parte di Nobile, e poi dalla Commissione Cagni per aver filmato e rivenduto alcune riprese fatte con una “Pathé” alla Tenda Rossa⁴⁷.

Al termine della spedizione, l’Istituto “Luce” produsse il film ufficiale della spedizione dal titolo “Gesta dell’Artide” che fu proiettato per la prima volta al teatro “Lirico” di Milano la sera del 30 agosto 1928⁴⁸.

Passando a tempi recenti, nel dicembre 1960, la RAI trasmise le precitate interviste a Nobile alle quali si aggiunsero quelle alla figlia Maria Nobile Schettino, ad Alfredo Viglieri e a Giuseppe Biagi.

Nel 1969, uscì nelle sale cinematografiche il film “La tenda rossa” del regista Mickail K. Kalatozov prodotto dalla Cristaldi film dal quale Nobile volle formalmente dissociarsi⁴⁹.

Il film è una ricostruzione artistica della tragedia del dirigibile che non è stata più ritentata. Per la loro efficacia narrativa, alcune scene sono puntualmente riprodotte nei programmi televisivi realizzati in seguito concorrendo alla diffusione di alcune leggende come quella della riparazione di una resistenza elettrica della radio da campo fatta con la grafite di una matita. Questo episodio non trova alcun riscontro nella letteratura primaria sulla spedizione: non si trattò, infatti, della riparazione di una resistenza, ma bensì di un condensatore.

Il 24 aprile 1978 Brizio Montinaro fece un’altra intervista a Nobile poco prima della sua morte⁵⁰. Il generale non rivelò nulla di nuovo rispetto a quanto era già noto. L’intervista fece parte del programma curato da Gianni Minoli “Umberto Nobile – il generale dei ghiacci”.

Nel 2002 Piero Angela, avvalendosi della consulenza di Ovidio Ferrante⁵¹, condusse per la RAI una ampia ricostruzione della spedizione, corredata con le interviste del 1960, dal titolo “Umberto Nobile – La Tenda Rossa_S.O.S. dal polo”. Angela rinnova la leggenda, smentita dalle recenti ricerche, secondo la quale la radio da campo del dirigibile fosse stata suggerita da Guglielmo Marconi, anzi va oltre, racconta che appartenesse a Marconi stesso.

Le originali riprese dell’Istituto Luce, e altri frammenti di filmati dell’epoca hanno poi dato vita ad una ampia produzione di documentari tra i quali segnaliamo quelli curati dallo Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare della serie “Ali dimenticate” o di altri produttori all’estero⁵².

Nel mese di dicembre del 2015, RAI Tre ha realizzato il programma “Nobile e la Tenda Rossa” curato da Chiara Chianese con la presenza in studio del Prof. Francesco Perfetti⁵³. Anche questo programma si basa sulle interviste fatte a suo tempo da Gianni Bisiach a Umberto Nobile, con qualche elemento critico rispetto alla figura del generale, dovuto alla pubblicazione di un telegramma che egli inviò, dopo il suo

⁴⁷ Relazione, CC, 1929, pag. 127.

⁴⁸ Corriere della Sera, 30 agosto 1928, pag. 5; il filmato è in Luce, 1928.

⁴⁹ Nobile, ACS, 1968.

⁵⁰ L’intervista è riprodotta in Voza, 2014, pagg. 192-205; vedi anche Montinaro, 1978

⁵¹ Vedi guida di accompagnamento del DVD e Voza, 2014, pag. 8.

⁵² Vedi, ad esempio, Dalin, 2011.

⁵³ Chianese, 2015.

C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia” – Milano, 26 maggio 2018*

salvataggio, alla sua Assicurazione personale contro i rischi dell'impresa. Quel telegramma sarebbe legato all'ipotesi dell'esistenza di un intreccio tra il suo salvataggio e gli interessi dell'Assicurazione che lo tutelava.

La notizia del ritrovamento del telegramma presso il museo di Stefano Poli a Longyearbyen - Isole Svalbard era già stato oggetto di una notizia pubblicata da Vittorio Sabadin sul giornale "La Stampa" del 25 maggio 2014. Secondo Sabadin, il ritrovamento "consente forse di riscrivere la tragedia del dirigibile 'Italia' "⁵⁴.

Allo stesso modo pensa il blogger Alberto Capece Minutolo che in un suo post del 25 maggio 2016, puntuale per la ricorrenza annuale della tragedia, giunge a insinuare la complicità del Governo di Mussolini nel salvataggio di Nobile perché "il Consorzio assicurativo aeronautico era una creatura del fascismo"⁵⁵.

Il fatto, però, non costituisce una novità perché già La Commissione Cagni sanzionò il generale per quell'atto⁵⁶. Inoltre, i telegrammi (due) furono pubblicati già nel 1930⁵⁷. Infine, anche all'epoca delle polemiche degli anni '60⁵⁸ si insinuò che il salvataggio di Nobile fosse in realtà frutto di calcoli sui premi assicurativi. La vicenda sfociò in controversie legali che misero a tacere i sospetti.

Il 4 agosto 2017 la RAI è tornata sulla storia del dirigibile "Italia" durante il programma "Umberto Nobile – l'epopea del dirigibile" di Andrea Orbicciani⁵⁹. Dopo una breve rievocazione dei fatti della spedizione, lo storico dell'aviazione Gregory Alegi assolve la Commissione Cagni dall'accusa di complotto politico ai danni di Nobile. Egli afferma che si può condannare l'inchiesta nei toni ma non nei risultati e ricorda che dopo la seconda guerra mondiale i protagonisti della condanna di Nobile, come Arturo Crocco, ribadirono il loro giudizio e la loro ricostruzione dei fatti.

⁵⁴ Sabadin, 2014.

⁵⁵ Minutolo, 2016.

⁵⁶ Relazione, CC, RM, 1930, pag. 73.

⁵⁷ Jotti, 1930, pagg. 62-63.

⁵⁸ Vedi articoli di stampa sul salvataggio di Nobile in Raccolta stampa USAM, in particolare "Nuove polemiche sul generale Nobile" in "Momento sera" del 24 gennaio 1961.

⁵⁹ Orbicciani, 2017.

C. Siculo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

4. L'attualità della spedizione del dirigibile "Italia" tra ricerca storica e futuro dell'Artico

La storia del dirigibile "Italia" torna di attualità per la ripresa della mai cessata "corsa all'Artico" stimolata dal progressivo cambiamento climatico che apre nuove rotte di navigazione laddove c'era il ghiaccio.

Ciò favorisce anche la ripresa delle ricerche del relitto dell'aeronave che un gruppo di esploratori, tecnici, ricercatori scientifici e cineasti ha intrapreso per la prossima estate con il progetto AISE - Airship Italia Search Expedition⁶⁰; mentre un'altra spedizione italiana, la PolarQuest2018, si recherà in Agosto nella stessa area artica con un suo indipendente programma di ricerche scientifiche sui cambiamenti climatici⁶¹.

In questo rinnovato interesse polare, l'indagine storiografica è essenziale per il successo della presenza italiana nell'Artico. Dopo anni in cui è prevalsa una narrativa influenzata da visioni retoriche e ideologiche che ha permesso il fiorire di giudizi poco favorevoli all'impresa del dirigibile "Italia", occorre risolvere dubbi che gravano sulla sua considerazione internazionale.

Le critiche alla spedizione che provennero da diversi Paesi subito dopo la tragedia non si sono mai assopite, anzi hanno generato una "letteratura di ritorno" che, prendendo come uniche fonti italiane gli scritti di Nobile tradotti all'estero, hanno reiterato l'immagine di una spedizione vittima di intrighi politici. Garth Cameron, avvocato neozelandese, ha riproposto di recente la vecchia polemica contro l'incapacità della Marina Militare di allora di soccorrere i naufraghi del dirigibile⁶². Il saggio della giornalista canadese Eva Holland "Mussolini's arctic airship"⁶³ insiste su una visione politica dell'impresa associandola, nel suo drammatico epilogo, ad un prodotto deleterio del Fascismo secondo una tradizione di giornalisti americani come Wilbur Cross e John Toland. Sulla stessa linea interpretativa si trova Aant Elzinga nel 2011. Giuseppe Nencioni, invece, ritiene che il nazionalismo abbia potuto svolgere anche un ruolo positivo⁶⁴.

La propaganda fascista e i tentativi di Nobile di trovare appoggi all'estero contro il giudizio subito, sempre accompagnati da una intensa produzione giornalistica ed editoriale, hanno da sempre polarizzato l'opinione pubblica internazionale sulle controverse vicende biografiche del Generale⁶⁵, mentre ben più vasta e culturalmente più significativa è la portata della sua impresa.

⁶⁰ Alcune notizie su questa impresa si trovano in <http://www.worldarcticfund.org/aise2018>

⁶¹ <http://www.polarquest2018.org/adventure-for-climate-change/>

⁶² Cameron, 2017, pagg. 97-98.

⁶³ Holland, 2017.

⁶⁴ Elzinga, 2011, appg. 90 e segg., Nencioni, 2010.

⁶⁵ Per la Norvegia, vedi il biografo di Nobile Steiner Aas in Steiner, 2005 e Irene Peroni in Peroni, 2009; per la Repubblica Ceca, vedi Petr Sladeczek, in Sladeczek, 2015.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

D'altronde la letteratura italiana, anch'essa condizionata da interpretazioni ideologiche, non aiuta a comprendere figure come quella di Umberto Cagni che appare come una gloria delle più antiche spedizioni polari italiane durante l'impresa della "Stella Polare" del 1900 e poi come complice di una macchinazione politica nel 1929 quando firmò la condanna di Nobile. Lo stesso si potrebbe dire del campione e pioniere del volo Francesco De Pinedo, altro avversario del Generale.

E cosa dire, infine, di Guglielmo Marconi? Nella tradizionale e consolidata rappresentazione del "miracolo della radio" sembra paradossale come da un lato egli fosse artefice del salvataggio dei superstiti e, allo stesso tempo, ispiratore di quella tecnologia della radio ad onde corte che impedì la tempestiva intercettazione degli S.O.S. di Biagi, provocando altre tragiche morti tra i soccorritori e lo scandalo mondiale che ne seguì.

La conseguenza fu che quel che veniva definito "il miracolo della radio" fu anche definito da Nobile (un sincero ammiratore di Marconi) "il delitto della radio". Ovviamente il paradosso si risolve con una separata analisi dei benefici offerti dalle nuove tecnologie, e delle intenzioni, capacità e conoscenze degli utilizzatori.

Nelle recenti prospettive geopolitiche, l'Artico viene visto come oggetto di pretese territoriali e di politiche di sfruttamento delle risorse naturali, ovvero, in alternativa, come patrimonio comune dell'umanità da tutelare.

La politica italiana si inserisce in questa seconda visione con la presenza nella regione artica di una base di ricerca del CNR a Ny Aalesund che si aggiunge alle attività estrattive dell'ENI nell'area di Goliat⁶⁶.

In questo contesto, per un Paese non artico come l'Italia, la reputazione culturale e storica ha un ruolo tanto importante quanto quella scientifico-tecnologica. E' quanto mai opportuno, perciò, far crescere una visione storica unitaria, completa e imparziale che vada oltre le vecchie e limitative controversie e le sintesi superficiali per restituire il giusto valore all'impresa del dirigibile "Italia", come testimonianza privilegiata di un'epoca in cui maturò la nostra Storia e anche il nostro avvenire.

⁶⁶ Di Liddo – Manenti, 2017, pagg. 17-21; i riflessi dei cambiamenti climatici sulla geopolitica dell'Artico sono all'attenzione degli studiosi già da anni senza che si sia giunti ad una definizione chiara delle prospettive che ci attendono, vedi ad esempio, Monti, 2011 e Quadarella, 2011.

C. Sicolo – Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018

Umberto Nobile e Francesco Tomaselli: il fatale abbraccio della radio con la Stampa

Saggio presentato all' *"Italia 90th Anniversary Memorial Conference"* organizzato dalla Società Geografica Italiana, Roma, Villa Celimontana, 24 maggio 2018

di Claudio Sicolo
c.sicolo@virgilio.it



Il dirigibile "Italia" a Ny Aalesund il 15 maggio 1928 – Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, Centro Documentazione Umberto Nobile

Abstract

La spedizione del dirigibile "Italia" al Polo Nord si distinse da tutte le altre precedenti imprese esplorative – e fu la prima delle grandi esplorazioni moderne – per l'utilizzo di una vasta rete di comunicazione a grande distanza tra la regione artica, Roma e quindi il resto del mondo, basato sulle nuove tecnologie della radio ad onde corte messe a punto dalla Regia Marina Militare.

Per realizzare l'ambizioso programma dell'impresa, la rete radiotelegrafica fu associata ad uno straordinario piano di diffusione giornalistico-editoriale delle informazioni a livello globale mai tentato prima, che anticipò un intreccio tra tecnologia, giornalismo e media di grande attualità.

Il saggio ricostruisce per la prima volta le origini del progetto giornalistico, come fu ideato, attraverso quali fasi si sviluppò e quali conseguenze ebbe sullo svolgimento e sul drammatico epilogo della spedizione.

Emerge, in particolare, la stretta collaborazione tra Umberto Nobile e il giornalista del Corriere della Sera Cesco Tomaselli la cui amicizia e collaborazione iniziale furono poi messe a dura prova dalla catastrofe del dirigibile e dalla Commissione d'Inchiesta che indagò sulle cause dell'incidente dell'aeronave.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

1. Premessa

In una mia recente pubblicazione⁶⁷ viene analizzato il progetto concordato tra la Reale Società Geografica Italiana e il Comitato finanziatore di Milano per la gestione delle informazioni della spedizione del dirigibile “Italia” e, in una visione di collaborazione pubblico-privato estremamente moderna, per l’impiego dei diritti di esclusiva per la stampa ai fini del finanziamento della missione⁶⁸.

Si tratta del “Progetto della spedizione per l’uso giornalistico” che avrebbe permesso al Comitato, presieduto dal Podestà di Milano Ernesto Belloni, di utilizzare “l’esclusiva di tutti i diritti di stampa, cinematografia, fotografia e pubblicazioni”⁶⁹ relative all’impresa che esso si era già assicurato con diverse agenzie di stampa internazionali⁷⁰.

Le conseguenze di quell’accordo pesarono notevolmente su tutta la vicenda della spedizione a causa del ruolo che la stampa ebbe nell’ostacolare il servizio della radio della nave “Città di Milano” subito dopo l’incidente del dirigibile, nonché quando i media di tutto il mondo iniziarono a criticare le modalità dei soccorsi. In particolare, sorsero aspre polemiche per le modalità del salvataggio di Nobile, e per la scomparsa, durante le ricerche, del meteorologo svedese Finn Malmgren e del celebre esploratore norvegese Roald Amundsen.

E’ noto, infine, che i libri pubblicati sul naufragio e i commenti suscitati nella stampa estera furono la causa scatenante dell’inchiesta governativa sulla spedizione, svolta dalla “Commissione Cagni”⁷¹ che oscurò e mise in dubbio la brillante reputazione (di generale, di esploratore e di comandante di aeronavi) che Nobile si era conquistato con la precedente spedizione del dirigibile gemello “Norge”.

In questo saggio, grazie ad ulteriori e recenti evidenze archivistiche, viene ricostruito il ruolo svolto dal Generale Umberto Nobile e dal giornalista del Corriere della Sera Francesco Tomaselli nella concezione e nell’organizzazione del sistema di collegamenti e di regole da adottare nei rapporti con la stampa.

⁶⁷ C. Sicolo, 2018, in particolare il Cap. 5.

⁶⁸ Nel 1930, Nobile espose il preventivo della spedizione, pari a 3.500.000 lire e precisò: “Di questa somma, una buona parte si pensava di poterla ricavare dallo sfruttamento giornalistico e cinematografico delle vicende della spedizione”, Nobile, 1930, pag. 13.

⁶⁹ Andreoletti, SGI, 1927.

⁷⁰ Vedi gli accordi presi con la Hearst Press di New York e la Anglo-American Newspapers di Londra il 7 aprile 1928 in Sicolo, 2018 pag. 134.

⁷¹ Si tratta della “Commissione d’Indagini per la spedizione polare dell’aeronave ‘Italia’” presieduta dall’Ammiraglio Umberto Cagni, vedi Relazione, CC, RM, 1930 lettera di accompagnamento e pag. 7.

C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia”* – Milano, 26 maggio 2018



Lo scenario di Ny Alesund e King's Bay all'epoca dei voli del dirigibile Italia. Da sinistra: la Nave "Città di Milano", il pontile della Miniera di carbone, il pilone d'ormeggio e l'hangar del dirigibile, il villaggio e le antenne della radio dei minatori. Foto: Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, Centro Documentazione Umberto Nobile.

2. Il problema di Nobile con la stampa e l'idea di Tomaselli

Dalla corrispondenza tra Nobile e Tomaselli durante la fase di preparazione della spedizione, appare chiaro che il generale e il giornalista convennero sull'esigenza di regolare la diffusione delle informazioni a mezzo stampa per motivi diversi, ma con uno stesso mezzo: il sistema radio della spedizione.

Già il 9 novembre 1927 Nobile scrive a Tomaselli lamentandosi della fuga di notizie sui preparativi della spedizione avvenuta attraverso una sua presunta intervista rilasciata all'agenzia "United Press" e riportata su alcuni giornali italiani.

Per una migliore comprensione dei fatti, occorre precisare che Nobile concentrava su di sé i poteri di Direttore dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche di Roma e di Capo "in pectore" della Spedizione polare, posizione che avrebbe assunto ufficialmente, di lì a poco, con la Convenzione del 6 dicembre 1927 tra il Ministero dell'Aeronautica Italiana e La Reale Società Geografica⁷². Questa concentrazione di ruoli faceva di Nobile, di fatto, il capo indiscusso della spedizione⁷³. Francesco Tomaselli, invece, era il giornalista di punta del Corriere della Sera per le spedizioni polari, avendo già partecipato alla spedizione del "Norge" di due anni prima. Da quella

⁷² Vedi art. 7 in Convenzione, SGI, 1927.

⁷³ Di questo intreccio di ruoli di Nobile c'è traccia nel diverso tipo di carta intestata che Nobile talvolta utilizzò nella corrispondenza.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

esperienza egli aveva tratto utilissimi insegnamenti sulla gestione delle informazioni tramite la radio e sulla realtà tecnico-logistica della base polare norvegese di Ny Aalesund⁷⁴ alle isole Svalbard.

Nella precitata corrispondenza, il Generale chiede a Tomaselli di farsi parte attiva presso il Corriere della Sera e il Comitato di Milano per regolamentare l'uso della stampa:

*"...ritengo – scrive Nobile – che questa questione della stampa vada regolata al più presto, e dovrebbe regolarla il Comitato di Milano o chi per esso. Ne parli lei con Andreoletti, e mi faccia sapere qualcosa"*⁷⁵.

Il giorno dopo, il 10 novembre, Tomaselli scrive una lettera al Generale che non costituisce una risposta alla prima, ma concerne lo stesso argomento considerato dal punto di vista delle esigenze del Corriere della Sera. Egli illustra le trattative in corso per la concessione delle esclusive alla "North American Newspaper Alliance" da parte del Comitato di Milano e del Corriere della Sera che, è evidente, agivano di concerto.

Il giornalista non si limita a riferire, ma prosegue suggerendo a Nobile gli elementi di una organizzazione che avrebbe favorito la gestione delle informazioni per poter rispettare i contratti di esclusiva che il suo giornale stava stipulando, anche in concorrenza con gli altri media italiani ed esteri.

Secondo Tomaselli, occorre prendere a bordo del dirigibile un solo giornalista, e questa volta italiano (per evitare quanto successo con il "Norge" quando Amundsen gli aveva preferito il giornalista norvegese Fredrik Ramm⁷⁶). Inoltre, considerato che la stazione radio della Baia del Re a Ny Aalesund (la stazione della miniera di carbone) era molto lenta e trasmetteva solo dodici parole al minuto (era infatti del tipo a scintilla e non a valvola) suggerì a Nobile di noleggiarla e di farsi cedere due radiotelegrafisti della Marina che potessero trasmettere in inglese per non perdere tempo con le traduzioni.

La lettera si conclude con una accorata richiesta di sostegno per farsi nominare per quel posto di giornalista⁷⁷.

Dopo aver ricevuto la lettera di Nobile del 9 novembre, vista la convergenza di interessi per la gestione delle notizie giornalistiche, Tomaselli ne scrive un'altra il 12 novembre in cui mette a punto un vero e proprio progetto di comunicazione ispirato a principi ancora oggi vincenti, nell'industria della comunicazione, per l'utilizzo delle esclusive giornalistiche.

La posta è alta perché per l'esclusiva per gli Stati Uniti e il Canada la Newspaper Alliance offriva ben 20.000 dollari ai quali si sarebbe aggiunta un'altra somma per l'esclusiva in tutto il mondo.

La trattativa in corso, poi, ipotizzava il verificarsi di alcune circostanze tra le quali era compresa, come se fosse una triste profezia, anche la disgrazia che, purtroppo, si sarebbe manifestata:

"La cifra sopra esposta (20.000 dollari), – scrive Tomaselli - e l'altra che si riservano di comunicare, sono suscettibili di aumento sino al doppio ove si verificano alcune circostanze, come ad esempio:

- a) *Volo e sosta al Polo,*
- b) *Scoperta di nuove terre,*

⁷⁴ Tomaselli, 1928.

⁷⁵ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1011.

⁷⁶ Sull'esperienza di Tomaselli con il "Norge", vedi Sicolo, 2018, pagg. 161-164.

⁷⁷ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1012 e segg.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*

c) *Episodi sensazionali, come scomparsa per alcuni giorni della spedizione con conseguente allarme nel mondo*⁷⁸.

Per raggiungere gli obiettivi economici delle esclusive è però necessario mettere a punto un sistema di gestione delle informazioni in grado di dare garanzie di un risultato. Qui Tomaselli propone l'idea di utilizzare meglio le potenzialità della radiotelegrafia insieme ad alcuni altri necessari accorgimenti che riguardano le risorse a disposizione. Così egli rinnova il suggerimento di prendere in affitto la stazione radio della Baia del Re, ma anche, come migliore alternativa, di dotare la nave appoggio della Marina Militare (che all'epoca doveva essere la "Magnaghi") di una sua radio autonoma.

In tal caso, occorre, secondo Tomaselli, che la radio della nave fosse sufficientemente potente e avesse, da parte norvegese, l'autorizzazione a trasmettere.

Non è da escludere, è anzi probabile, che il giornalista fosse a conoscenza dei progressi fatti dalla radiotelegrafia ad onde corte nei collegamenti a grande distanza; progressi che avrebbero potuto garantire il collegamento diretto tra la base polare e l'Italia offrendo così un ulteriore strumento di protezione della riservatezza dei resoconti giornalistici.

Chiede, infine, che la stazione di terra dei minatori venga comunque affittata *"allo scopo di evitare che giornalisti estranei alla spedizione se ne servano in concorrenza con noi"*⁷⁹.



I giornalisti Cesco Tomaselli, Ugo Lago e Salvatore Aponte il 10 maggio 1928 dall' archivio del Museo Storico dell' Aeronautica Militare di Vigna di valle – Centro Documentazione Umberto Nobile

⁷⁸ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1014 e segg.

⁷⁹ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1017 e segg.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

3. Gli sviluppi

Le idee e i suggerimenti di Tomaselli furono prontamente accolti dal Comitato di Milano il quale li propose alla Reale Società Geografica.

Pochi giorni dopo, infatti, con uno scambio di lettere del 17 e del 21 novembre 1927, Arturo Andreoletti, segretario del Comitato di Milano, concordava con la Reale Società Geografica Italiana, il “Progetto” per lo sfruttamento giornalistico ed editoriale dei diritti di esclusiva su tutti i prodotti informativi, fotografici e cinematografici per contribuire al finanziamento della spedizione.

L’accordo ripercorreva i punti essenziali evidenziati da Tomaselli: faceva leva sull’utilizzo, in esclusiva, delle comunicazioni radiotelegrafiche del servizio radio della spedizione attraverso l’opera di un solo giornalista italiano e di un ufficio stampa appositamente dedicato. Inoltre, nessun membro dell’equipaggio sarebbe stato autorizzato a rilasciare interviste o a diffondere notizie per espressa clausola contrattuale⁸⁰.

La Società Geografica non poteva certo sottrarsi alle proposte di Andreoletti poiché i proventi dei diritti giornalistici ed editoriali avrebbero fatto quadrare i conti della spedizione, come scrisse lo stesso Generale nelle sue memorie del 1930⁸¹.

D’altronde, Tomaselli stesso rivelò che erano stati i contributi finanziari della stampa, 2 milioni di lire, a sostenere la maggior parte delle spese della spedizione⁸².



La presenza della stampa nel commento del pilota svedese Einar Lundborg al suo arrivo sulla “Città di Milano” il 18 giugno 1928, in Lundborg, 1929, pag. 55

⁸⁰ Andreoletti, SGI, 1927 e Sicolo, 2018, pagg. 127-128.

⁸¹ Nobile, 1930, pag. 13.

⁸² Tomaselli, CC, AIII, 1929, pagg. 8-9; Tomaselli, 1961.

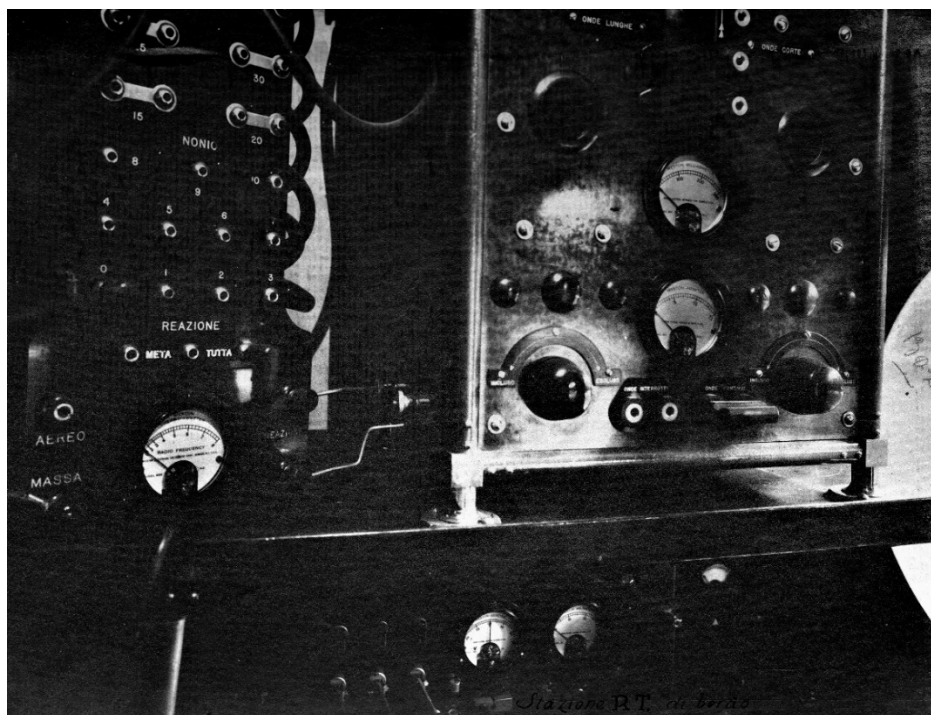
C. Sicolo – *Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia” – Milano, 26 maggio 2018*

Furono poi fatti altri passi importanti.

Tra il mese di gennaio e il mese di aprile 1928, accogliendo le insistenti richieste del giornalista, Nobile si prodigò per far richiamare in servizio Tomaselli quale Capitano degli Alpini, al fine di assumerlo nell'equipaggio del dirigibile. Cedendo poi alle richieste di Giulio Barella⁸³, direttore amministrativo del "Popolo d'Italia", e del Podestà di Milano Ernesto Belloni, egli assunse anche il giornalista Ugo Lago nell'intesa che sarebbe stato stabilito di volta in volta chi sarebbe salito a bordo durante i voli del dirigibile⁸⁴.

Nello stesso periodo di tempo, la regia Marina Militare realizzò gli impianti radiotelegrafici della spedizione, perfezionando il sistema integrato onde lunghe e onde corte già in uso nei collegamenti tra la stazione ultrapotente di Roma San Paolo e le Colonie⁸⁵.

Il 18 febbraio 1928, infatti, il Tenente R.T. Capo Posto della Stazione di Radio San Paolo comunicò al comando Centro RT del Ministero della Marina gli esiti favorevoli delle prove eseguite con gli apparati costruiti a La Spezia per la spedizione polare. I collaudi furono effettuati alla Radio di Centocelle utilizzando l'apparato che sarebbe stato sistemato a bordo dell'aeronave impiegando le onde di 600, 900 e 40 metri⁸⁶.



L'unica fotografia della radio di bordo del dirigibile Italia, scoperta dall'autore durante le sue ricerche presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare – Centro Documentazione Umberto Nobile

⁸³ MUNL, Archivio Nobile, fogli 997-1010.

⁸⁴ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1018 e segg.

⁸⁵ Sicolo, 2017, pagg. 95-102.

⁸⁶ MUNL, Archivio Nobile, foglio 729.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

Ovviamente, si trattava dell'apparato principale del dirigibile, già ampiamente descritto nelle mie recenti pubblicazioni⁸⁷. Grazie alle ricerche svolte, è stata ora ritrovata l'unica fotografia di questo apparato, sinora esistente, presso il Museo Storico di Vigna di Valle⁸⁸.

Il giorno 8 aprile, fu pubblicato il Regolamento che disciplinava il servizio radiotelegrafico della spedizione⁸⁹.

Nobile diede seguito alle preoccupazioni che erano state espresse da Tomaselli in merito alla stazione radiotelegrafica dei minatori di Ny Aalesund, al fine di garantire l'applicazione degli accordi sull'uso della radio ai fini giornalistici.

La stazione radio dei minatori era già presente al tempo del "Norge" ed era stata utilissima ad Amundsen che l'aveva presa in affitto per comunicare con la Norvegia e con l'Italia⁹⁰, ma nella nuova situazione che si sarebbe creata con la presenza della nave italiana "Città di Milano", attrezzata con una sua potente radio di bordo capace di comunicare direttamente con Roma, quell'antenna poteva costituire un problema.

La stazione radiotelegrafica della miniera di Ny Aalesund operava con un vecchio e lento apparato "a scintilla"⁹¹ sulle onde medie di 600 e di 1.000 metri con la potenza di 1 Kwatt⁹². Essa era di proprietà della "Kings Bay Kul Company", la società di Aalesund proprietaria della miniera di carbone⁹³.

Quella antenna costituiva una minaccia per i piani di Tomaselli, del Corriere della Sera e del Comitato finanziatore di Milano. La Compagnia del Carbone, infatti, non aveva concesso a Richard Byrd di usare la radio di bordo quando tentò di raggiungere il polo sul suo Fokker nel 1926⁹⁴ e quindi occorreva prendere accordi.

Il 7 febbraio 1928 Nobile scrisse alla sede di Aalesund della Compagnia del Carbone, per il tramite della legazione diplomatica italiana di Oslo guidata da Carlo Senni, chiedendo di poter prendere in affitto la stazione radio della Baia del re per la durata delle operazioni della spedizione che si sarebbero svolte sul posto⁹⁵.

La risposta della Compagnia fu negativa⁹⁶. Malgrado ciò, Nobile non rinunciò alla richiesta ed iniziò una lunga trattativa moderando la propria proposta nei termini di un impegno della Compagnia a non trasmettere "né per conto proprio né per conto di terzi notizie riguardanti direttamente od indirettamente la spedizione se non da noi autorizzate", coinvolgendo le autorità diplomatiche italiane e norvegesi⁹⁷.

⁸⁷ Sicolo, 2017, pagg. 111-132.

⁸⁸ [https://www.academia.edu/36175691/Claudio_Sicolo_ritrova_importante_foto_della_radio_del_Dirigibile_Italia_](https://www.academia.edu/36175691/Claudio_Sicolo_ritrova_importante_foto_della_radio_del_Dirigibile_Italia)

⁸⁹ Sicolo, 2017, pagg. 159-161.

⁹⁰ Scrive Tomaselli nel 1928: "La stazione radio era di proprietà della compagnia carbonifera ed era stata affittata da Amundsen: ciò spiega perché quel giorno essa funzionò benissimo per tutti, ma un po' meno bene per i giornalisti americani e per me", Tomaselli, 1928, pag. 385.

⁹¹ Vedi "Perché il silenzio di Nobile" in CdS del 9 giugno 1928 e "Il parere dei competenti sulle cause del prolungato silenzio degli aeronauti" in RdC del 9 giugno 1928.

⁹² MUNL, Archivio Nobile, foglio 724.

⁹³ Una descrizione della realtà di Ny Aalesund e della sua stazione radio si trova in Sicolo, 2018, pagg. 151-169.

⁹⁴ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1013.

⁹⁵ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1685.

⁹⁶ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1689.

⁹⁷ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1695.

I motivi di tanta insistenza furono chiariti dal Generale a Carlo Senni, Ministro d'Italia ad Oslo:

“Come Ella vede, in fondo non si tratta di fittare per uso esclusivo nostro la stazione, escludendo chiunque altro, ma soltanto d'impedire che vengano fatte indiscrezioni, in contrasto con gli impegni assunti per il servizio giornalistico”⁹⁸.

Nonostante una ulteriore offerta di danaro, nella misura di 10.000 corone da parte del Comitato di Milano, per ottenere la semplice assicurazione di non trasmettere e non far trasmettere notizie concernenti la spedizione, la Compagnia del Carbone rimase irremovibile⁹⁹.

Ed infatti, l'uso della radio della miniera di carbone di Ny Aalesund non fece parte del contratto che fu stipulato nel mese di aprile 1928 tra la Reale Società Geografica Italiana e la Compagnia del carbone di Aalesund per l'utilizzo dei materiali e dei servizi della Compagnia alla Baia del Re¹⁰⁰.

In tutta la trattativa per la radio dei minatori – secondo le critiche mosse “a posteriori” – sfuggì l'importanza che quell'antenna avrebbe potuto avere in caso di emergenza, una circostanza che avrebbe potuto costituire l'oggetto di un accordo diverso, non di natura commerciale, di fronte al quale la Compagnia del Carbone difficilmente avrebbe deciso di apporre un rifiuto; e questo ebbe conseguenze fatali¹⁰¹.

Solo dopo l'incidente infatti, e durante i difficoltosi tentativi di collegamento radio con i sopravvissuti e con i soccorritori, ci si rese conto dell'importanza di quell'antenna per un più efficace esito delle ricerche¹⁰².



Il Direttore della miniera del carbone di Ny Aalesund (al centro), il sig. Peter Brandal, il 19 giugno 1928 – Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle – Centro Documentazione Umberto Nobile

⁹⁸ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1695.

⁹⁹ MUNL, Archivio Nobile, foglio 1703

¹⁰⁰ MUNL, Archivio Nobile, fogli 1704 e segg.

¹⁰¹ L'assenza di un piano per i soccorsi fu puntualmente osservato dal comandante della nave “Città di Milano” Romagna Manoja durante l'inchiesta, vedi Romagna Manoja, CC, All, 1928 (2), pagg. 251-252.

¹⁰² Romagna Manoja, 1929, pag. 238, anche Sicolo, 2017, pagg. 376-378.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia”* – Milano, 26 maggio 2018

4. I giornali e il dramma della radio a Ny Aalesund

L'Associazione giornalistica americana aveva profetizzato nel suo progetto del 1927 per le esclusive della stampa quello che sarebbe realmente accaduto a Ny Aalesund, subito dopo la perdita dei collegamenti radio con il dirigibile il 25 maggio 1928, ma gli eventi non si svolsero come li aveva ottimisticamente immaginati.

Il silenzio radio del dirigibile, infatti, scatenò una grande speculazione giornalistica sulla sorte dell'equipaggio dell'aeronave che prese la forma di un incontrollabile scandalo internazionale, concorrendo all'esito drammatico dei soccorsi, ma anche al difficile destino di Umberto Nobile¹⁰³. La stampa generò disastri anziché le previste fortune.

Al ritorno dalla spedizione, Tomaselli scrisse nel suo più famoso libro "L'Inferno bianco":

*"E' difficile trovare nella storia di questi ultimi decenni un avvenimento che abbia avuto, come questo, tanta capacità di penetrazione nel sottosuolo delle passioni umane. Tutte, dalle più nobili alle più intemperanti, da quelle che ispirano il linguaggio della carità universale a quelle che intonano l'invettiva delle supreme condanne, arsero intorno al dramma"*¹⁰⁴.

Che cosa era accaduto? Come mai era venuto meno il controllo e l'ordinata gestione dell'informazione così accuratamente progettata? Il sistema dei collegamenti radio che doveva garantire le esclusive giornalistiche, ma che doveva anche assicurare il contatto con i naufraghi tanto necessario alla loro salvezza, aveva ceduto a causa del radicale cambiamento del teatro comunicativo di Ny Aalesund che fu provocato dall'avvento dei soccorsi.

L'incombere di una trepida attesa, il sentore della tragedia, aveva svegliato l'interesse dei giornali di tutto il mondo. Il giornalista norvegese Odd Arnesen che si trovava a Ny Aalesund dal giorno dell'arrivo del dirigibile, insieme a tanti altri corrispondenti internazionali, scrisse:

*"Though the world's great papers had not previously been much interested in the Italia expedition, the disaster led to a complete change of front (...) All the newspapers that had not had the foresight to send a man to the town of polar flights now send demands by the score: ' Send as much as possible – send quickly as possible – send everything"*¹⁰⁵.

Tomaselli fu dello stesso parere:

*"Per tante settimane la stampa estera aveva dovuto 'adattarsi' a pubblicare i comunicati italiani. Ora arrivavano sul posto gli autentici ambasciatori della verità; il mondo aprisse bene gli orecchi, perché le rivelazioni erano molte, e pittoresche e sbalorditive"*¹⁰⁶.

I naufraghi e i responsabili della nave appoggio diedero versioni contrastanti delle conseguenze dell'interesse che la tragedia aveva suscitato nei giornalisti. Tali versioni, però, convergevano su di un punto: l'accusa alla stampa.

" Essi – scrive Nobile nel 1930 chiamando in causa il Comandante Romagna Manoja e il Capo dei servizi radiotelegrafici della nave il Capitano Ugo Baccarani – non avevano avuto gran tempo di fare attenzione a noi,

¹⁰³ Sullo scandalo internazionale e le campagne giornalistiche diffamatorie vedi Sicolo, 2018, pagg.191-193.

¹⁰⁴ Tomaselli, 1929, pagg. VIII-IX

¹⁰⁵ Arnesen, 1929, pagg. 66-67.

¹⁰⁶ Tomaselli, 1929, pag. XII.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*

*perché l'attività della stazione radiotelegrafica della 'Città di Milano' era stata assorbita quasi interamente dalle interminabili corrispondenze giornalistiche e dalle centinaia di telegrammi che le duecento persone imbarcate sulla 'Città di Milano' inviavano alle loro famiglie ed ai loro amici"*¹⁰⁷.

Dunque, secondo il Generale, c'era stato un utilizzo improprio della radio della nave, in particolare da parte dei giornalisti, con le loro lunghe corrispondenze, e da parte del Comandante che lo aveva permesso. Questa circostanza aveva impedito il tempestivo ascolto degli S.O.S. che il radiotelegrafista Giuseppe Biagi trasmetteva dalla "Tenda Rossa" fin dal 25 maggio, con la conseguenza che i soccorsi avevano preso una piega tragica provocando morti e dispersi¹⁰⁸.

L'accusa fu rivolta in modo specifico allo stesso Tomaselli come risulta dagli Atti dell'Inchiesta:

*"Quando Nobile salì a bordo – dichiara il giornalista – (...) mi ha detto: 'La radio ha commesso un delitto e lei non doveva scrivere quei chilometri di corrispondenza di sciocchezze che ha mandato. Si doveva ricordare che faceva parte dell'equipaggio del dirigibile. Lei doveva tacere' "*¹⁰⁹.

Così, nel momento della tragedia, il Comandante Romagna e il Capitano Baccarani e il giornalista Tomaselli appaiono complici di un delitto: *il delitto della radio*.

Si sarebbe potuto fare di più per governare meglio le comunicazioni radio? E' difficile dirlo. La radio della nave era stata condivisa tra il comando militare e il programma giornalistico voluto dai finanziatori della spedizione. La coesistenza di diverse funzioni della stazione radio della nave, quelle per le comunicazioni di servizio e quelle per la stampa, costituivano una criticità organizzativa che era nella natura stessa del progetto polare il quale era nato per finalità scientifiche, era stato supportato da strutture militari, ma era stato finanziato dalla stampa.



L'attesa di notizie dai naufraghi fuori della cabina della radio della nave "Città di Milano", 10 giugno 1928 – Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle – Centro Documentazione Umberto Nobile

¹⁰⁷ Nobile, 1930, pag. 395.

¹⁰⁸ Nobile, 1930, pagg. 395-396.

¹⁰⁹ Tomaselli, CC, AIII, 1929, pag. 11.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia"* – Milano, 26 maggio 2018

L'organizzazione delle comunicazioni aveva fatto leva su di un avveniristico quanto rischioso modello operativo che dimostrò tutta la sua fragilità con il silenzio radio del dirigibile.

Fu in quella circostanza che la stazione radio della miniera assunse un ruolo decisivo come raccontò Romagna.

Il problema principale della radio della nave erano stati i rumori elettromagnetici indotti dalle dinamo dei motori della miniera di carbone¹¹⁰, ma anche quelli generati dalle trasmissioni della radio dei minatori, un impianto obsoleto "a scintilla"¹¹¹ che provocava disturbi sulla ricezione dei segnali radio sulle antenne della vicina nave appoggio "Città di Milano".

*"L'opera di soccorso – dichiarò Romagna – si svolgeva attraverso un traffico che si faceva di giorno in giorno più imponente (...) e quella stazione che era stata trattata male, che era nata e sorta per uso della compagnia del carbone, che si pretendeva che non trasmettesse, quando si sono precipitati i corrispondenti ha cominciato a lavorare, ed abbiamo dovuto pregare che ci accordassero 1-2-3-5-10 volte al giorno questi 10 minuti [di silenzio] in cui volevamo ascoltare l' 'Italia' "*¹¹².

In seguito, nel suo rapporto del 1929, Romagna entra in maggiori particolari e rivela il comportamento dei giornalisti che erano accorsi da tutto il mondo al sentore della catastrofe. A questi fu impedito l'accesso alla cabina radio della nave, mentre scattarono rigide misure di censura¹¹³, ma non se ne fecero un problema perché si riversarono alla vicina stazione della radio della miniera per trasmettere, dietro pagamento, le notizie che ormai provenivano in grande quantità anche dai soccorritori internazionali che frequentavano la base italiana e, successivamente, dalla radio della nave rompighiaccio "Krossin"¹¹⁴.

*"La catastrofe – scrive Romagna – aveva attirato lassù un numero sempre crescente di corrispondenti di giornali, professionisti e improvvisati; e volevano telegrafare e pagavano profumatamente. (...) La 'Città di Milano' aveva beneficiato e beneficiava tuttora di una eccezionale concessione, di usare la propria radio direttamente con Roma, senza perciò servirsi della stazione di terra: ora questa si rifaceva con il servizio stampa, e pregare e scongiurare di stare zitta era cosa che si poteva fare e ottenere qualche rara volta in via di eccezione (...) Quando dopo la scomparsa di Amundsen vennero anche le navi da guerra francesi e norvegesi e si aggiunsero alle ricerche le baleniere da esse noleggate, le comunicazioni R. T. furono assolutamente impossibili. Dovette intervenire il Governo norvegese presso le sue stesse stazioni dello Spitzberg, perché i telegrammi delle navi, quelli di servizio, quelli per i soccorsi avessero precedenza su quelli della stampa. Un triste spettacolo!"*¹¹⁵.

¹¹⁰ Romagna Manoja, CC, All, 1928 (1), pag. 56.

¹¹¹ Arnesen, 1929, pag. 67.

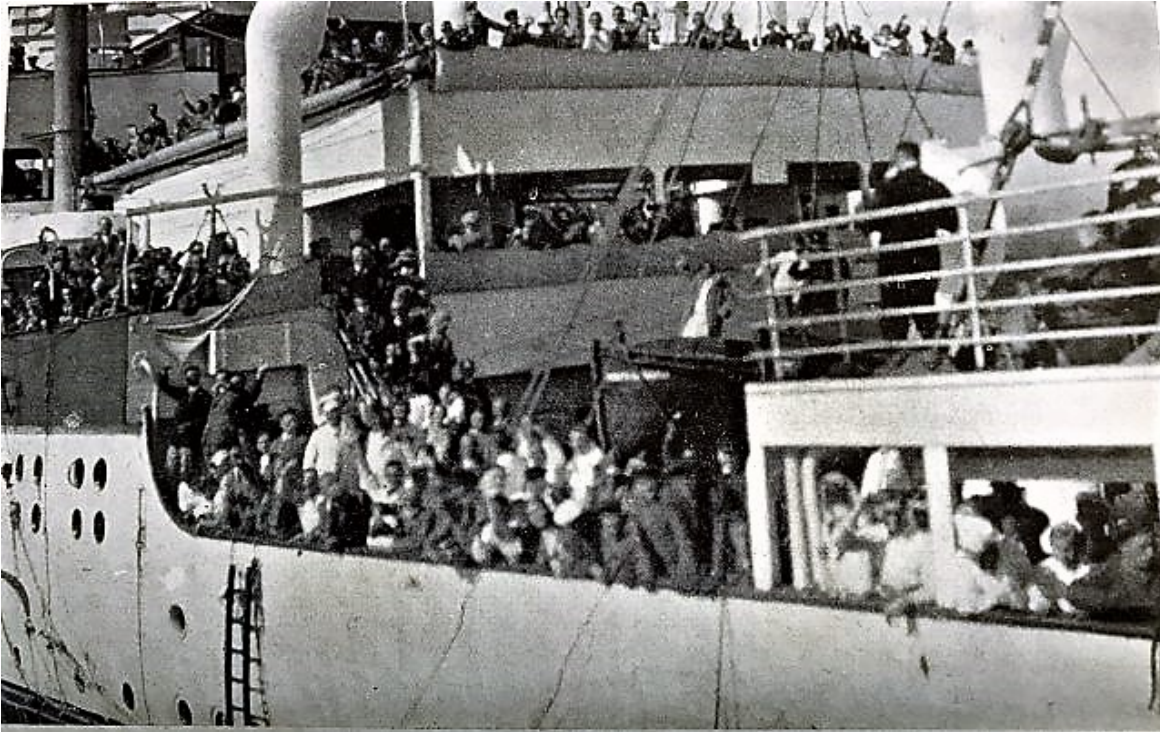
¹¹² Romagna Manoja, CC, All, 1928 (1), pagg. 60-61.

¹¹³ Arnesen, 1929, pagg. 87-88.

¹¹⁴ Sicolo, 2018, pagg. 146-147.

¹¹⁵ Romagna Manoja, 1929, pag. 238.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*



La folla di curiosi e di turisti a Ny Aalesund al tempo della tragedia del dirigibile "Italia" da Samoilovic, 1929, pag. 209

In definitiva, l'intreccio tra servizio radio e progetto per la stampa, insieme ai fattori legati alla propagazione delle onde corte, aveva ostacolato la tempestiva intercettazione degli S.O.S. dei naufraghi da parte della nave appoggio, che riuscì ad intercettare le coordinate della "Tenda Rossa" solo due settimane dopo l'incidente.

In quel lasso di tempo, tre naufraghi erano partiti dalla Tenda, uno dei quali, lo svedese Finn Malmgren sarebbe morto, e si accumulò un grande ritardo nella ricerca dei dispersi, ritardo che non fu più recuperato. Si generò quindi una tragica concatenazione di eventi che portò all'infelice morte di Amundsen ed alla definitiva perdita dei sei membri dell'equipaggio che erano rimasti nell'involucro dell'aeronave.

Con la crisi dei contatti radio, finì anche l'entusiastica adesione di Nobile ai progetti editoriali del Comitato di Milano, e si creò un'ombra sul suo rapporto con Tomaselli.

5. La fine dell'idillio tra Nobile, Tomaselli e la stampa sotto l'incombere della Commissione d'inchiesta

La rottura del sistema di diffusione delle notizie provenienti dalla spedizione, verificatosi subito dopo l'incidente del dirigibile, fece entrare in crisi tutti i contratti di esclusiva che erano stati stipulati prima della partenza con strascichi legali e scontri anche personali.

Ben nota è la vertenza della "Hearst Press" che si manifestò a partire dal 3 ottobre del 1928 coinvolgendo lo stesso Nobile, il quale, dichiarandosi estraneo agli accordi presi dal Comitato di Ernesto Belloni, volle dissociarsi non solo da quella vicenda, ma anche da tutto l'iniziale progetto della stampa.

Meno conosciuta è, invece, la storia di come si trasformarono i rapporti con Tomaselli.

Il giornalista, al pari degli altri componenti l'equipaggio del dirigibile, nel suo contratto con la reale Società Geografica Italiana, aveva sottoscritto la clausola, da lui stesso promossa, che lo impegnava a non utilizzare e diffondere notizie e altro materiale acquisito durante la spedizione.

Egli, però, era in effetti un corrispondente del Corriere della Sera, oltre ad essere uno scrittore, e questo lo pose al centro di una tormentata e intrigata vicenda che egli dovette affrontare alla fine dell'esperienza polare.

I suoi rapporti con Nobile si incrinarono fino al punto che, durante l'inchiesta, rilasciò una deposizione in cui, pur tra incertezze e ambiguità, manifestò contrasti con il Generale e non riuscì a difenderlo fino in fondo dall'accusa di aver tentato di fargli scrivere un articolo a giustificazione del suo salvataggio.

Entrando in alcuni dettagli che emergono dalla documentazione di archivio, le crescenti tensioni tra Nobile e Tomaselli si manifestarono attraverso una corrispondenza che ha inizio il 20 agosto 1928 dopo il rientro dei naufraghi a Roma.

Nobile, in qualità di responsabile della spedizione, subiva pressioni dal Comitato di Milano per far rispettare la clausola di esclusiva che Tomaselli aveva dovuto sottoscrivere come gli altri componenti dell'equipaggio.

Questi oppone un rifiuto perché è interessato a pubblicare un suo libro (sarebbe stato il famoso "L'Inferno bianco") che raccolga i suoi comunicati stampa e alcune fotografie della spedizione. Secondo Tomaselli, i diritti spettano al Corriere della Sera e non al Comitato. In questa circostanza, il giornalista appare non consapevole dell'intreccio che lui stesso aveva ideato al momento della preparazione della spedizione tra Corriere della Sera, Comitato finanziatore e Reale Società Geografica.

Finalmente, il giornalista comunica a Nobile, con lettera del 25 novembre 1928, di aver risolto i suoi problemi con il Comitato di Milano e che il suo libro sarebbe uscito a breve¹¹⁶.

Il 12 novembre 1928, però, erano iniziati i lavori della Commissione d'Indagini sulla spedizione polare e la posizione di Nobile andò aggravandosi.

Tomaselli fu chiamato a deporre il 7 gennaio 1929. Egli prese le distanze da Nobile: si lamentò del rifiuto che il Generale gli aveva opposto quando aveva chiesto di salire a bordo del dirigibile per il primo volo polare, del fatto

¹¹⁶ Tutta questa vicenda è documentata in MUNL, Archivio Nobile, fogli 1026-1043.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*

che Nobile preferiva l'altro giornalista del Corriere della Sera, Salvatore Aponte e dell'invettiva subita, sempre da Nobile, quando, il 24 giugno, era salito a bordo della nave dopo il suo salvataggio¹¹⁷.

L'ingratitude del Generale verso la stampa e il Comitato di Milano era, peraltro, già stata biasimata dal Podestà Ernesto Belloni durante la sua deposizione del 19 dicembre 1928¹¹⁸.

Il quadro della figura di Nobile fornito alla Commissione non era certo esaltante; il Generale, al quale Tomaselli aveva dato più volte segni di profonda devozione, appare come un uomo scorretto e sleale nei confronti di un amico, ufficiale degli Alpini e giornalista esperto di voli polari.

Si giunge così alla conclusione dell'interrogatorio su un punto cruciale. Il Capitano R.T. Ugo Baccarani aveva dichiarato alla Commissione che Tomaselli gli aveva confessato la richiesta di Nobile di scrivere un articolo che lo riabilitasse¹¹⁹.

Il Presidente Umberto Cagni chiede allora a Tomaselli conferma di questo episodio. Il giornalista prima nega, poi dice di non ricordare e tergiversa. Infine, Cagni formula la domanda per la terza volta, ancora più chiaramente:

“Lei ha detto ‘ Il Generale vuole che lo riabiliti con un articolo sul giornale; ma come faccio?’ ”,

e Tomaselli risponde con una certa ambiguità, che però conserva intatto il significato di una ammissione:

“Se non è la frase, è l'interpretazione del pensiero”.

Fu questo un altro tassello sul quale si costruì la condanna di Nobile.

L'Autore esprime particolare gratitudine al Prof. Antonio Ventre per l'accoglienza e la collaborazione ricevuta al Museo Umberto Nobile di Lauro e al dott. Franco G. Sclano per i consigli ricevuti durante la stesura del presente saggio.

Si ringrazia il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle – Centro Documentazione Umberto Nobile – per la documentazione fotografica fornita.

¹¹⁷ Tomaselli, CC, AIII, 1929, pagg. 8-12.

¹¹⁸ Il Podestà accusò Nobile di speculazione personale sui diritti di stampa, Belloni, CC, AIII, 1928, pagg. 5-7. Anche Arnesen sapeva qualcosa, vedi Arnesen, 1929, pag. 38. Vedi, inoltre, Sicolo, 2018, pagg. 135-137.

¹¹⁹ Baccarani, CC, AI, 1928, pag. 4.

C. Sicolo – *Novant'anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 "Italia" – Milano, 26 maggio 2018*

Abbreviazioni

SGI – Archivio della Società Geografica Italiana

MUNL – Museo Umberto Nobile di Lauro (AV)

CdS – Corriere della Sera

RdC – Il Resto del Carlino, Bologna

CDUN – Centro Documentazione Umberto Nobile – Museo Storico dell’Aeronautica Militare di Vigna di Valle

CC – Atti della Commissione Cagni – Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare

ACS – Archivio Centrale dello Stato

Documentazione e bibliografia

(AA.VV.) Relazione, CC, RM, 1930

AA. VV., “Commissione d’indagine per la spedizione polare dell’aeronave ‘Italia’”, Rivista Marittima, Roma, gennaio 1930

Atti CC, Commissione Cagni, USMM, 1929

Atti della “Commissione d’Indagini per la spedizione polare dell’aeronave ‘Italia’”, Archivio di base, USMM

Convenzione, SGI, 1927

Convenzione tra il Ministero dell’Aeronautica italiana e la Reale Società Geografica Italiana, 6 dicembre 1927, in SGI, Archivio Eb, Busta 83/a – Fasc.14, c.c. 27

Andreoletti, SGI, 1927

Arturo Andreoletti, “Piano del viaggio polare Nobile da sottoporre come base per offerte per diritti giornalistici”, 17 novembre 1927, SGI, Archivio EC, Busta 84 – Fasc.1, c.c. 50

Arnesen, 1929

Odd Arnesen, “The Polar Adventure”, V. Collancz, Londra, 1929

Baccarani, CC, All, 1928

Ugo Baccarani, Atti Commissione Cagni, Allegato II, Interrogatorio 18 dicembre 1928

Belloni, CC, All, 1928

Ernesto Belloni, Atti Commissione Cagni, Allegato III, interrogatorio 19 dicembre 1928

C. Siculo – Novant’anni dalla spedizione polare italiana del dirigibile N4 “Italia” – Milano, 26 maggio 2018

Brevini, 2009

Franco Brevini, “La sfinge dei ghiacci”, Hoepli, Milano, 2009

Cagetti, 1993

Mario Cagetti, “Umberto Nobile e l’impresa polare con il dirigibile ITALIA” Associazione Arma Aeronautica, Adro, 1993

Cameron, 2017

Garth Cameron, “Umberto Nobile and the Arctic Search of the airship *Italia*”, Fonhill Media, Oxford (Uk), 2017

Chianese, 2015

Chiara Chianese, “Nobile e la Tenda Rossa”, RAI, 2015, con una intervista a Francesco Perfetti <http://www.raistoria.rai.it/articoli/nobile-e-la-tenda-rossa/32025/default.aspx>

Coviello, 2008

Annalisa Coviello, “1928: dalla Spezia al Polo Nord”, Giacché, La Spezia, 2008

Dalin, 2011

Alexander Dalin, “Roald Amundsen e Umberto Nobile”, Svedinos Bil, UGGLARP, Sweden, 2011

Diamanti, 1928

Claudio Diamanti, “Roma – Polo Nord”, Sanzo editore, Palermo, 1928

Di Liddo – Manenti, 2017

Marco Di Liddo – Francesca Manenti, “Competizione tra Stati e corsa alle risorse: la geopolitica dell’Artico”, CESI, Roma, 2017 in “Osservatorio di Politica Internazionale del Parlamento Italiano”

Elzinga, 2011

Aant Elzinga, recensione libro di Nencioni, 2010, in “Journal of Northern Studies”, Umea University and the Royal Skyttean Society, Umea, 2011

Falciasecca, 2015

Gabriele Falciasecca, “Guglielmo Marconi – premio Nobel per la Fisica”, in “I premi Nobel italiani”, SEPS, Bologna, 2015

Gallian, 1928

Marcello Gallian, “I segreti di Umberto Nobile”, Pinciana, Roma, 1928

Giudici, 1929

Davide Giudici, “Col ‘Krassin’ alla Tenda Rossa”, Moneta editore, Milano, 1929

Holland, 2017

Eva Holland, “ Mussolini’s Arctic Airship”, Eva Holland Kindle e-book, 2017

Jotti, 1930

Jotti da Badia Polesine (Eligio Donato Jotti-Neri), “Critica alla spedizione Nobile”, Libreria Aeronautica, Milano, 1930

Luce, 1928

Istituto Luce, “Eroiche gesta dell’Artide”, Istituto Nazionale Luce, 1928
<http://www.archivioluce.com/archivio/jsp/schede/videoPlayer.jsp?tipologia=&id=&physDoc=2492&db=cinematograficoDOCUMENTARI&findIt=false§ion=/>

Lundborg, 1929

Einar Lundborg, “ The Arctic Rescue – How Nobile Was Saved” , Viking, New York, 1929

Mascheroni, 1928

Franco Mascheroni, “La tragedia polare 1928”, Tipografia Editrice Moderna Poliglotta, Milano, 1928

Minutolo, 2016

Alberto Capece Minutolo, “La tenda Rossa e il mercato al Polo Nord” in “Il Semplicissimus”, 25 maggio 2016

Monteleone, 1992

Franco Monteleone, “Storia della radio e della televisione in Italia”, Marsilio, Venezia, 1992

Monti, 2011

Stefano Monti, “A chi appartiene l’Artico?”, in Rivista Marittima, luglio 2011, pagg. 43-55

Montinaro, 1978

Brizio Montinaro, “intervista a Nobile” in Gianni Minoli, “Umberto Nobile – il generale dei ghiacci”, RAI, 1978 <http://www.lastoriasiamonoi.rai.it/tematiche/protagonisti-italiani/25/2/default.aspx>

Nemo, 1928

Nemo (pseudonimo), “La tenda rossa”, Stamperia Bodoniana, Parma, 1928

Nencioni, 2010

Giuseppe Nencioni, “The Italians in The Arctic Exploration”, Umea Universty and The Royal Skyttean Society, Umea, 2010

Nobile, ACS, 1968

Lettera di Umberto Nobile al Gen. S. A. Duilio Fanali, Film artistico “La Tenda Rossa”, 5 giugno 1968

Nobile, 1930

Umberto Nobile, “L’Italia al Polo Nord”, Mondadori, Milano, 1930

Nobile, 1945

Umberto Nobile, “Posso dire la verità”, Mondadori, Milano, 1945

Nobile, 1945 (1)

Umberto Nobile, “Postille al mio libro ‘Posso dire la verità’. I. Crocco e la spedizione polare”, in Rivista Aeronautica, Luglio 1945

Nobile, 1962

Umberto Nobile, “Storia aggiornata della spedizione polare dell’Italia’ “, Staderini, Roma, 1962

Nobile, 1969

Umberto Nobile, “La tenda rossa – memorie di neve e di fuoco”, Mondadori, Milano, 1969

Nobile, 1978

Umberto Nobile, “La verità in fondo al pozzo”, Mondadori, Milano, 1978

Orbiccianni, 2017

Andrea Orbiccianni, “Umberto Nobile – L’epopea del dirigibile”, RAI, 2017, con una intervista a Gregory Alegi <http://www.raisplay.it/video/2017/07/La-Grande-Storia---Capitani-coraggiosi-637357ca-1217-4f27-ab99-6a7042396adc.html>

Peroni, 2009

Irene Peroni, “Into Thin Air”, History today, Giugno 2009

Pesce, 1982

Giuseppe Pesce, “I dirigibili italiani”, Mucchi, Modena, 1982

Quadarella, 2011

Laura Quadarella, “Le Isole Svalbard”, Rivista Marittima, Gennaio-febbraio 2011, pagg. 41-52.

Romagna Manoja, CC, All, 1928 (1)

Giuseppe Romagna Manoja, Atti Commissione Cagni, Allegato II, Interrogatorio 6 dicembre 1928

Romagna Manoja, CC, All, 1928 (2)

Giuseppe Romagna Manoja, Atti Commissione Cagni, Allegato II, Interrogatorio 17 dicembre 1928

Romagna Manoja, 1929

Giuseppe Romagna Manoja, “La R. Marina Italiana nella spedizione artica 1928”, in Rivista Marittima, Ministero della Marina, Roma, giugno 1929

Sabadin, 2014

Vittorio Sabadin, “Salvate Nobile lo ordina l’assicurazione”, in “La Stampa – cultura”, 25 maggio 2014

Samoilovic, 1930

Rodolfo Samoilovic, “S.O.S. nel mare artico – La spedizione di soccorso del Krassin”, Bemporad, Firenze, 1930

Sicolo, 2017

Claudio Sicolo, “Le onde smarrite della Tenda Rossa – Storie, leggende e verità della radio nella spedizione del dirigibile Italia di Umberto Nobile al Polo Nord”, Sandit, Albino, 2017

Sicolo, 2017 (1)

Claudio Sicolo, “La Regia Marina e l’introduzione della radiotelegrafia a onde corte nella spedizione del dirigibile *Italia* del 1928”, Rivista Marittima, Luglio-Agosto 2017, pagg. 83-93

Sicolo, 2018

Claudio Sicolo, “Il dirigibile Italia – La sfida della radio al Polo Nord”, Pagine, editore, Roma, 2018

Sicolo, 2018 (1)

Claudio Sicolo, “Umberto Nobile e Francesco Tomasselli: il fatale abbraccio della radio con la Stampa”, “*Italia*’ 90th Anniversary Memorial Conference”, Società Geografica Italiana, Roma 24-25 maggio 2018.

Sladeczek, 2015

Petr Sladeczek, “The *Italia* Disaster in Literature, Film and Poetry”, Kudej, Praga, nn. 1-2, 2015

Steiner, 2005

Aas Steiner, “New Perspectives on The *Italia* Tragedy and Umberto Nobile”, Polar Reserach, Norsk Polar Institute, 24, 2005

Stolp, USAM, 1980

Gertrude Nobile Stolp, lettera al generale Giuseppe Pesce, 25 marzo 1980, USAM

Stolp, 1984

Gertrude Nobile Stolp, "Bibliografia di Umberto Nobile", Olschki editore, Firenze, 1984

Stolp, 1990

Gertrude Nobile Stolp, "Letteratura polare nel "Centro Documentazione Umberto Nobile", Museo Storico Aeronautica Militare, Vigna di Valle, 1990

Tomaselli, 1928

Cesco Tomaselli, "Una settimana all' 80° parallelo", in Umberto Nobile, "In volo alla conquista del segreto polare", Mondadori, Milano, 1928

Tomaselli, CC, AIII, 1929

Cesco Tomaselli, Commissione Cagni, Allegato III, Interrogatorio 7 gennaio 1929

Tomaselli, 1929

Cesco Tomaselli, "L'inferno bianco", Unitas, Milano, 1929

Tomaselli, 1961

Cesco Tomaselli, Interviste 8, 15 e 22 gennaio 1961, "Domenica del Corriere", 1961

Trojani, 1964

Felice Trojani, "La coda di Minosse", Mursia, Milano, 1964

Valle, 1947

Giuseppe Valle, "Una pagina di storia recente", Società Anonima Poligrafica Italiana, Roma, 1947

Viglieri, 1929

Alfredo Viglieri, 48 giorni sul pack, Mondadori, Milano, 1929

Voza, 2014

Armando Voza, "... dalla Neve e dal Fuoco, La storia del primo volo polare e del Brogliaccio del Norge", Edizioni "Il Saggio", Eboli, 2014

Zappi, CC, AI, 1928

Filippo Zappi, Atti della Commissione Cagni, Allegato I, Interrogatorio 14 dicembre 1928