

GIULIO VALLI

Si è spento in Roma all'alba del 9 novembre 1949 l'ammiraglio di squadra in A. Giulio Valli, senatore, vice presidente della Società Geografica Italiana, presidente dell'associazione « Pionieri dell'Aeronautica ». Era nato in Roma il 20 maggio 1875 da Candido Valli e Giuseppina Menghi. Attratto dal fascino della vita di mare, entrava all'Accademia Navale di Livorno, donde usciva guardiamarina il 3 novembre 1895.

Fin dagli inizi della carriera il giovane ufficiale si distingueva per elevatezza d'animo e di carattere, intelligenza, equilibrio, appassionato amore per la professione e per la scienza, doti che si svilupparono nel corso della laboriosa sua vita, alimentate dalla vasta cultura che gli derivava dall'ambiente familiare e che ebbe sempre notevole influsso sul suo pensiero, sulla sua azione e sui suoi scritti.

Alla passione del mare Giulio Valli aggiungeva ben presto un'altra passione, cui dedicava non minore e fattivo entusiasmo: quella del volo, e lo troviamo pioniere dell'impiego prima del dirigibile, poi dell'idrovolante; nei cieli di Libia — durante il conflitto italo-turco — e sull'Adriatico — nel corso della prima guerra mondiale —; ed, infine, veggente profeta dell'importanza dell'aviazione negli sviluppi della guerra navale.

Se fu propugnatore obiettivo dell'Arma aerea indipendente, fu anche sostenitore inflessibile della necessità di conservare l'aviazione di Marina, quale esisteva nella nostra ed in quella delle maggiori marine del tempo, e di cui si progettava la soppressione e, quando questa fu ordinata il 28 marzo 1923, non esitò a sostenere coraggiosamente il suo punto di vista, appoggiato da Gabriele d'Annunzio ma in contrasto con le alte gerarchie del regime, il che gli valse fieri e penosi rimproveri.

A misurare la fiducia e la stima che lo circondavano negli ambienti aeronautici, vale la considerazione che questa intransigente sua posizione non ebbe influenza sul progresso della sua carriera, così che, nel settembre 1923, gli si affidava l'incarico di organizzare e comandare l'Accademia Aeronautica di nuova istituzione, installata prima a Livorno, nell'ambito dell'Accademia Navale, e poi a Caserta nella sua sede definitiva.

Il capitano di vascello Valli comandò l'Accademia Aeronautica fino al luglio 1926, con breve intervallo per condurre la nave scuola *Pisa* in una campagna annuale d'istruzione.

Egli non voleva però lasciare la Marina, cui lo legavano tanti profondi vincoli e nobili ricordi: il suo desiderio fu esaudito, ed egli ebbe il comando dell'incrociatore *Brindisi* prima, poi quello della nave da battaglia *Doria*, ed infine la carica di Capo di stato maggiore dell'Armata navale.

Contrammiraglio dal 1° ottobre 1928, fu nominato Capo reparto operazioni allo Stato Maggiore e, promosso ammiraglio di divisione, gli venne, il 5 ottobre dell'anno successivo, conferita la carica di Sotto capo di Stato Maggiore della Marina.

Dopo avere poi tenuto successivamente il comando della IV e della V Divisione navale e la carica di Direttore generale del personale, venne promosso Ammiraglio di squadra nel maggio 1934.

Mentre era comandante in capo del Dipartimento marittimo del Basso Tirreno, fu raggiunto il 29 maggio 1938 dai limiti di età e collocato in posizione ausiliaria.

Anche nell'ultima guerra l'ammiraglio Valli non mancò di portare il suo contributo e fu nominato presidente della Commissione d'armistizio italo-francese, carica che coprì con somma perizia diplomatica ed alto prestigio.

Nel 1943, durante il tragico e penoso periodo della lotta clandestina, Giulio Valli si dedicò con coraggiosa e infaticabile dedizione a promuovere e coordinare tutte le iniziative volte a portare aiuto ai marinai, sottufficiali e ufficiali della R. Marina sbandati a Roma, e alle loro famiglie, sottraendoli alle retate tedesche.

Nel 1944, i « Pionieri dell'Aeronautica » lo nominarono presidente della loro associazione e non potevano trovare più degno successore del defunto generale Morris, del quale Giulio Valli continuò l'opera conservando le alte e nobili tradizioni dell'istituzione.

Il 1° gennaio 1947 l'ammiraglio Valli venne eletto vice presidente della Società Geografica Italiana ed a questa portò il contributo del suo illuminato e sereno equilibrio, non risparmiandosi per ottenere ogni possibile aiuto al nostro sodalizio.

L'ammiraglio Valli era insignito della Croce di cavaliere dell'Ordine militare di Savoia, guadagnata durante la campagna di Libia in comando di reparto di dirigibili; di medaglia d'argento al Valore militare; della Croce al merito di guerra; della Croce di ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia: tutte decorazioni conseguite in comando di aeronave o quale Comandante di Aeronautica dell'Alto Adriatico e osservatore di idrovoltanti, durante la guerra 1914-1918.

Si è spenta con Lui una nobile figura di marinaio, di aviatore, di cittadino e di soldato.

P. M.

Ai cenni biografici sopra riportati facciamo seguire alcune note sull'attività del compianto ammiraglio Valli avente più speciale interesse nel campo della geografia.

Negli anni 1904-1906 egli, col grado di tenente di vascello, fu imbarcato sull'incrociatore *Dogali* quale ufficiale di rotta, per una speciale campagna nelle Americhe; grazie a tale incarico egli poté con assidua passione dedicarsi agli studi ed ai lavori idrografici compiuti durante la navigazione e che riguardavano direttamente le sue mansioni a bordo.

Partito da Napoli nel maggio 1904, dopo breve permanenza a Tangeri, il *Dogali* stazionò nelle Isole Canarie, dove furono eseguiti importanti rilievi idrografici, che permisero di mettere a giorno le carte nautiche e i portolani riguardanti quella zona, ancora assai imprecisi; in particolar modo fu compiuto il rilievo del nuovo porto di La Luz, non segnato sulle carte dell'epoca. Furono poi visitate le Antille: Barbados, la Martinica, Portorico, Haiti e Cuba. Durante la lunga permanenza nel Mar delle Antille furono eseguiti studi sulle correnti.

Si iniziò quindi il periodo delle navigazioni sui fiumi dell'America Meridionale. Dopo aver fatto scalo a Georgetown, nella Guiana Britannica, fu risalito il Suriname fino a Paramaribo nella Guiana Olandese, e poi fu intrapresa la navigazione sul Rio delle Amazzoni, che si protrasse dal dicembre 1904 al febbraio 1905 per complessive 4570 miglia; dai canali dell'estuario il fiume fu risalito fino alla confluenza del Rio Negro, dove il *Dogali* fece scalo a Manaus, e poi fino a Iquitos nel Perù. Fino allora il *record* della penetrazione fluviale nell'interno dell'America Meridionale era detenuta dalla nave statunitense *Wilmington*, che si era spinta fino alla confluenza del Marañón con l'Ucayali; nonostante i suoi 18 piedi di pescaggio, il *Dogali* battè di gran lunga il precedente primato, risalendo il Marañón fino a Santa Fe, in vista delle pendici orientali delle Ande. L'isoletta di *Dogali*, mèta finale della navigazione, e il cui nome è ancor oggi ufficialmente riconosciuto, sta a ricordo dell'impresa, che fornì utilissime notizie sulle caratteristiche dei grandi fiumi percorsi e sugli aspetti geografici e idrografici delle regioni attraversate.

Il *Dogali* fu quindi dislocato nell'America Settentrionale, ove risalì il Mississippi fino New Orleans e poi dalla Baia di Chesapeake risalì il Potomac fino a Washington. Successivamente fu inviato ancora nell'America Meridionale, dove la nave fece scalo in molte città, sedi di fiorenti colonie italiane, e navigò sul Río Paraná fino a Santa Fe. Quindi il *Dogali* si soffermò a lungo sulle coste della Patagonia, che percorse per oltre 1000 miglia e dove furono portati a termine importanti lavori idrografici; attraverso lo Stretto di Magellano penetrò poi nel Pacifico e risalì lungo le coste cilene e peruviane, iniziando di qui il viaggio di ritorno.

Durante la permanenza della nave nelle acque americane, furono percorse 40.000 miglia, di cui circa 7000 di navigazione fluviale.

Nell'anno successivo al termine di questa campagna (giugno 1907), il tenente di vascello Valli, seguendo la sua speciale passione per l'idrografia fluviale, organizzò e condusse a termine in due giorni e mezzo la navigazione della Nera e del Tevere, da Nera Montoro a Fiumicino (percorso km. 150), impresa ritenuta allora assai rischiosa per l'impetuosa corrente della Nera e per la presenza, specie nel primo tratto, di numerose rapide. Di questo viaggio, effettuato con una piccola barca, il Valli fece una relazione, con allegata documentazione fotografica, all'allora esistente Comitato per la navigazione del Tevere, e di essa trovasi menzione nel volume *Alla conquista del Mare di Roma*, pubblicato dal senatore Paolo Orlando nel 1941.

Passando al campo dell'aeronautica, ricordiamo come all'epoca della guerra italo-turca l'aviazione italiana fosse ancora ai suoi inizi, sostenuta da pochi volenterosi pionieri, e in generale l'opinione pubblica non le attribuisse quell'importanza che poi essa dimostrò di avere. Gli aeroplani non erano ancora stati cimentati in azioni guerresche e solo i dirigibili erano stati oggetto di particolari studi ed esercitazioni.

Allo scoppio della guerra, nell'ottobre 1911, una squadriglia di aeroplani fu dislocata a Tripoli alla scopo di sperimentare le possibilità e l'impiego bellico dell'aviazione in collaborazione con le forze terrestri e navali. Uno dei due dirigibili era al comando del Ten. di Vascello Valli. In pochi giorni furono allestiti gli *hangars*, le caserme, le officine, la centrale elettrica, il gassogeno ed una piccola ferrovia per facilitare il trasporto dei materiali. Il Valli fu l'anima di questo febbrile lavoro organizzativo. Le postazioni nemiche erano situate a pochi chilometri dalla città, il che restringeva molto il teatro delle operazioni. Le prime missioni dei dirigibili furono seguite da una certa sfiducia da parte del Comando operativo; ma, quando si cominciò a disporre di chiare fotografie sulle posizioni del nemico, sul profilo delle trincee e sul traffico delle carovane di rifornimento che affluivano dalle varie piste, allora subentrò la persuasione che la ricognizione aerea poteva rendere assai utili servizi.

I due dirigibili presero parte attiva alle operazioni belliche su Gargäresc, Zanzùr, Ras el-Mächbez, Zuàra. Ma speciale merito di quegli ufficiali, e del Valli in particolare, fu quello del rilievo fotografico di tutta la regione costiera tripolitana, comprese le rovine romane di Sàbratha e di Leptis Magna e le antiche costruzioni portuali immerse nel mare e non identificabili che dall'alto. Fu infine eseguito il grande rilievo fotoplanimetrico di tutta l'oasi tripolina, dell'estensione di ben 11 kmq., che fu il primo lavoro del genere, ottenuto con una macchina ordinaria e composto di circa 500 fotografie collegate a mosaico e ritratte dalla stessa quota ed alla stessa ora.

Questi lavori costituirono il primo memorabile passo sulla via del rilevamento fotogrammetrico aereo.

Concludendo, ricordiamo che questo valoroso e colto ufficiale, meritamente, e nonostante la sua modestia, salito ai più alti gradi della Marina italiana, mostrò in tutta la sua vita operativa il più vivo interesse per gli studi geografici e fu particolarmente legato alla nostra Società, che per ben 49 anni lo annoverò tra i suoi soci più affezionati ed attivi e della quale tenne per gli ultimi cinque anni la carica di Vicepresidente.

E. de A.

SUMMARY. — Necrology of Admiral G. Valli, V. President of the Società Geografica Italiana. Hereby his hydrographic campaigns are referred; that on Amazonas river is considered the most important.