



127 grammi di differenza

Enrico Cemuschi
Socio del Gruppo di Pavia

Il nostro giornale pesa (ultimo numero) 127 grammi nella versione da 48 pagine (32 pag. in quella "Diario di Bordo"). Si tratta di un dato certo in quanto rilevato sia dalla bilancia che mia moglie usa, ahimè, in cucina per misurarmi la pasta, sia dalle sempre costose e arcigne tariffe postali. Rispetto al peso, stimato, del pianeta si tratta di una percentuale talmente ridotta che se, dopo lo zero virgola, dovessi elencare tutti gli altri zero necessari prima di arrivare alla cifra 1 e al segno % non arriverei, a furia di 0,00000 eccetera, non dico alla fine di questo articolo o di questo numero del bimestrale, ma neppure al termine di decine e decine di annate. Insomma, stiamo parlando di un nulla, ma di un nulla fecondo.

Facciamo un esempio concreto. Quando incominciai a scrivere e pubblicare, un quarto di secolo fa, in materia di storia navale gli schieramenti erano netti. All'estero il giudizio relativo all'attività della Regia Marina durante la Seconda guerra mondiale andava, a seconda delle nazionalità, dal disprezzo tipico della pressoché totalità delle pubblicazioni inglesi

alla simpatia, appena velata da un certo qual senso di compatimento, di quelle statunitensi fino a pochissime (bastavano le dita di una mano) manifestazioni di comprensione francese cui si aggiungeva quella di un solitario caballero spagnolo. Quanto ai tedeschi era meglio tacere.

In Italia il panorama era, se possibile, ancora peggiore. Man mano che le file dei reduci si rarefacevano, infatti (a partire, ovviamente, dai gradi più alti e di maggiore responsabilità e conoscenza dei fatti ad ampio spettro), la situazione era stata progressivamente confiscata da un nucleo di tardi epigoni del passato regime il quale aveva già riversato sin dal 1944 (se non dal 1940), le proprie responsabilità fallimentari in merito alla gestione, peggio che dilettantesca, della preparazione, del conflitto e del Paese in generale sulle capaci spalle della Marina, sottolineando il concetto in parola a furia di plotoni di esecuzione.

Non tutti gli storici e gli autori, naturalmente, appartenevano a questa tendenza, ma esisteva ormai un consolidato gruppo

trainante che somitava alle proprie inclinazioni personali gli insulti, neanche tanto larvati, della propaganda di guerra degli ex nemici traendone un certo compiacimento. Fin qui niente di strano. Gli intellettuali italiani, immancabilmente piuttosto provinciali, sono sempre andati a nozze, quantomeno dai tempi di Dante in poi, coi severi e sempre interessati giudizi degli stranieri. Né oggi, in tempo di solidarietà comunitaria e di Euro, le cose sono gran che cambiate. La nazionalità delle rampogne non contava al pari, beninteso, della consistenza e della fondatezza delle accuse. Il Paese e, soprattutto, i suoi abitanti dovevano essere sempre e comunque quella "serva Italia e di dolore ostello, nave senza nocchiere in gran tempesta, non donna eccetera eccetera" che tutti abbiamo dovuto studiare a scuola. Il fatto che l'autore di queste immortali parole, da allora sempre pedissequamente riprese dall'editorialista di turno del quotidiano del momento, fosse caduto politicamente in disgrazia in seguito ad alcune scelte personali, diciamo così, infelici, e che potesse essere, pertanto legittimamente sospetto di partigianeria, non contava. Men che meno era altresì rilevante il fatto che la Firenze di quel tempo fosse, fino al Settecento, una delle più moderne città europee (per tacere della cultura), laddove Parigi e Londra avevano, ancora nel XVIII secolo, le fogne a cielo aperto in pieno centro. C'è voluto un grande economista come il pavese Carlo Cipolla (il quale ha però dovuto insegnare a Berkeley, in California, per vivere) per far notare, con ironia, questo non piccolo dettaglio al pari di altri fatterelli interessanti.

Coloro che, nel piccolo ambito della storia navale nostrana (materia di per sé di rilevanza minima, ma non indifferente nel quadro del futuro della nazione tutta) dissentivano dalla marea montante, avevano poche strande. O si scontravano con la maggioranza, oppure ripiegavano sulla quella variante minimalista e manie-

rista della materia rappresentata dal modellismo (la nave tal dei tali era lunga fuori tutto tot., aveva un dislocamento a pieno carico di tot. eccetera, era dipinta di grigio cenerino, ma più scuro dell'equivalente colore inglese, e così via) o, ancora, si dedicavano,

con prudenza, ad altri periodi manovrando attentamente tra le sec-

che di un vero e proprio stile *politically correct*. Col tempo e con la paglia le cose sono cambiate, dopo un quarto di secolo. La letteratura anglosassone, tedesca e francese (Vincent p. O'Hara, Jean Hood, Richard Worth, Peter Schenck, John Jordan, Zvonimir Freivogel, Karsten Klein, David Zambon, Stephen McLaughlin, Jean Moulin, e decine di altri) ha cambiato completamente registro. Le più prestigiose riviste statunitensi, da *Proceedings* (sorella minore, per sua stessa ammissione, della nostra plurisecolare *Rivista Marittima*) al *Naval War College Review* dedicano loro copertine alle vicende italiane immortalate nei bellissimi quadri di Claudus e la visione

generale del quadro, in tutti i suoi particolari, è oggi molto più equilibrata, serena e istruttiva. Anche in Italia c'è stato qualche miglioramento o, quantomeno, è ormai possibile portare avanti qualsiasi dibattito in merito a queste (e a ben altre questioni di molto maggiore attualità) senza correre più il rischio di incontrare qualcuno che cerchi di impedirlo accampando improbabili quarti di nobiltà.

Intendiamoci, la Marina italiana, forte della propria autonomia e latitudine intellettuale, ha sempre e, lo ripeto, sempre, ammesso il libero dibattito su qualsiasi questione. Il regolamento, mai abrogato e sempre rispettato, della *Rivista Marittima* recita, infatti, dal 1911, che "In omaggio alla libertà degli studi" ... la collaborazione alla Rivista è aperta a tutti ... chiedendo soltanto la morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle Patrie Istituzioni, della disciplina militare e del rispetto civile". Le stesse norme hanno caratterizzato, *et pour cause*, il periodico della nostra associazione e le altre maggiori testate che, direttamente o indirettamente, trattano di argomenti navali e marittimi. Posso però testimoniare che ci volle un bel coraggio, da parte dei vari direttori del tempo, per poter rispettare nella lettera e nello spirito questi principi etici davanti a certe contestazioni di gusto e sapore, non a caso, sessantottino un po' Retrò. Questa, per concludere, è la forza della Marina italiana e dei suoi uomini (e oggi anche donne).

Credere in sé stessi, nei propri valori, nel proprio passato, nel proprio presente e nel proprio futuro. Aprirsi alle nuove idee, dai pirovascelli ai missili fino ai sottomarini, all'aviazione navale e ai satelliti, guardando, ogni volta, dentro al giocattolo senza lasciare spazio a qualsiasi ipse dixit o a esibizioni ed elencazioni spagnolesche di sorta.

E in questo panorama sconfinato i 127 grammi del nostro giornale contano eccome. Nessuno si faccia ingannare dalle mode passeggiare del web e dell'elettronica. L'intellettuale nostrano di turno che predica la fine della carta è soltanto l'ennesimo scimmiettamento, come al solito in ritardo, di alcune mode straniere da tempo giubilate dai loro stessi ideatori. Gli statunitensi sono partiti per primi, con i libri elettronici nelle scuole elementari, 10 anni prima di noi e adesso sono alle prese col problema, enorme, degli analfabeti di ritorno. Gente arrivata all'età lavorativa che non sa più scrivere né seguire le istruzioni perché non ha ritenuto. Gli psicologi e i pedagoghi hanno infatti verificato, sulla pelle di quei disgraziati alunni, che senza il supporto cartaceo la memoria non conserva pressoché niente. Di conseguenza le nozioni di base, dalla grammatica al far di conto fino (perché no?) al principio di Archimede, scivolano via come acqua sul marmo. 127 grammi contro il mondo, o quasi. Hanno funzionato e continueranno a funzionare, perché questa è la forza della carta stampata. Basta un'idea, una scintilla e il resto viene da sé.

"In omaggio alla libertà degli studi" ... la collaborazione alla Rivista è aperta a tutti ... chiedendo soltanto la morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle Patrie Istituzioni, della disciplina militare e del rispetto civile



La prima copia del 1957 del giornale "Marinai d'Italia" e poi le nuove edizioni del 1973, del 2008 e del 2015

STORIA MILITARE

La rivista per gli studiosi e per i veri appassionati di storia militare

tutti i mesi in edicola dal 1993

Fondata da Erminio Bagnasco
68 pagine - € 7,00
www.edizionistoriamilitare.it

In ogni numero rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (navali, terrestri e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo. L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevata qualità, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari