



Guido Venturoni “Il giornale di chiesuola dell’ammiraglio” – Edizioni in Edibus, 2015

Recensione di Andrea Tani

L’ammiraglio Guido Venturoni, il mitico “Yamamoto”, come era noto in Marina, è stato uno dei più insigni, incisivi e longevi capi militari italiani del dopoguerra. Dal 1982, anno in cui diventa Capo del Reparto Piani e Operazioni dello Stato Maggiore Marina, alla fine del 2002, quando lascia il servizio attivo nell’incarico di Presidente del Comitato Militare della Nato si è trovato ininterrottamente nel cuore del decision making strategico nazionale e Nato. Poche greche italiche, forse il solo Giampaolo Di Paola, un altro marinaio, hanno avuto tanta influenza e peso nell’elaborazione e nella gestione di quella politica estera sempre più attiva e assertiva – e a valenza essenzialmente militare, pur nella sua veste diciamo così “buonista” – che ha caratterizzato l’azione internazionale dell’Italia dagli anni 80 in poi.

I due ammiragli hanno peraltro collaborato personalmente e strettamente in tale attività, con una precisa ripartizione di ruoli, in una specie di riedizione nostrana e naturalmente assai meno drammatica – nonché abbondantemente mutata nel mutandis – del duo Hindenburg- Ludendorff che insieme alle operazioni belliche condusse la politica militare tedesca e la politica tout court della Germania nella Prima Guerra mondiale. I caveat del parallelo sono evidenti, ma la sostanza dell’analogia è piuttosto fondata.

All’inizio di quest’anno, l’ammiraglio Venturoni ha voluto ripercorrere la sua vita militare e le molte vicende che ha attraversato, quasi sempre da protagonista, scrivendo un agile e essenziale memoriale, “Il giornale di chiesuola dell’Ammiraglio”, che è stato recentemente dato alle stampe da in Edibus, una giovane e intraprendente casa editrice di Vicenza che ha pubblicato molto su argomenti militari. Come forse non è noto a tutti, il “giornale di chiesuola” è il registro sul quale l’ufficiale di guardia di una nave, o il Comandante, quando assume la direzione della manovra riporta tutti gli elementi salienti relativi alla navigazione e alla vita di bordo. Nel nostro caso il predetto giornale di chiesuola funziona da cadenzata metafora di un’esistenza molto attiva, evidenziando la multiforme attività professionale che l’ha caratterizzata. Un’esistenza e un’attività che si sono intrecciate strettamente, soprattutto da un certo punto in poi, con la vicenda del Paese.

Tale esistenza-vicenda è rievocata all’inizio del libro tramite un amarcord colorato, piacevole e vivace, e successivamente, man mano che il privato viene soverchiato da un pubblico straripante, attraverso un ricorso sempre più frequente a riferimenti temporali puntuali. Questo accade per il moltiplicarsi di impegni crescenti che a suo tempo furono diligentemente annotati in un corpus di diari che sono poi alla base della stessa decisione di scrivere il libro.

In un certo giorno del 2014, racconta infatti l’autore, i suddetti diari sono stati scoperti dalla sua famiglia, che ha reclamato la loro divulgazione pubblica, dato il loro grande valore documentale e anche storico. L’interessato inizialmente non ne voleva sapere, ma poi fortunatamente ci ha ripensato e una volta tanto ha obbedito, invece di comandare. Il risultato è andato ben oltre le intenzioni di quel relativamente piccolo cabotaggio che doveva essere il contesto della pubblicazione, secondo le intenzioni dello stesso interessato, per assurgere al rango di una qualificata e importante testimonianza di come si è collocata nel mondo reale e nella seconda decisiva metà del secolo XX, prima la Marina, poi l’Italia militare e in seguito l’Italia e basta (con un corposo e finale addendum Nato).

Quasi tutti gli avvenimenti salienti di tale periodo sono rievocati attraverso gli occhi di chi li ha vissuti e quasi sempre gestiti in prima persona. Particolarmente avvincenti risultano gli inizi, a partire dai retroscena relativi alla costituzione dell’aviazione di marina, che furono governati essenzialmente da due figure – inizialmente l’ammiraglio Giovanni Fiorini, padre nobile dell’aeronavale MMI e in seguito, fino alla felice conclusione dell’impresa, il nostro autore, che ha tradotto le intenzioni in fatti vincendo opposizioni agguerrite, non solo all’esterno della forza armata. Seguirono – sempre in solo ambito Marina – l’ammodernamento della linea anfibia,

l'intervento in Libano, la vicenda Achille Lauro/Sigonella e la partecipazione alla liberazione del Kuwait (Desert Storm). Il tutto inframmezzato da importanti periodi di comando – fregata Fasan, l'incrociatore Caio Duilio, 1° Divisione navale e C INCNAV, quest'ultimo seguito dai successivi incarichi di Sottocapo e Capo di Stato Maggiore della Marina.

Dal successivo ponte di comando di Via XX Settembre, presidiato a lungo – Venturoni fu Capo di Stato Maggiore della Difesa per ben cinque anni – giunsero altri risultati: l'elaborazione del nuovo modello di difesa, l'accelerazione dell'integrazione interforze (come normativa e prassi), il salvataggio dei connazionali nel Ruanda genocidario del '94 (condotto d'iniziativa, su delega quasi totale di un governo dimissionario), la partecipazione dell'Italia militare alle iniziative Nato e internazionali di quegli anni – euromissili, crisi USA-Libia, SDI, operazione Alba, Desert Storm, Somalia, Balcani. Quest'ultima vicenda articolata nel capitolo Bosniaco e, successivamente, serbo-cosovaro (guerra contro la Serbia del 1999) che fu affrontato dal nostro ammiraglio dal Quartier Generale Nato di Bruxelles, nel nuovo prestigioso incarico di Chairman del Comitato Militare Atlantico.

Si trattò di un'esperienza molto impegnativa che vide Venturoni in una posizione di grande responsabilità, come trait d'union e moderatore fra le nazioni Nato – in massima parte tutt'altro che entusiaste dell'intervento “duro” dell'Alleanza sulla Serbia di Milosevic – e il SACEUR, alias generale Clark, comandante delle forze Nato sul campo, che premeva per intensificare la pressione sui serbi, senza troppa considerazione per le perdite collaterali. Il ruolo del Chairman era quasi politico, o comunque a forte connotazione politica, e mise in luce una particolare abilità dell'autore a gestire situazioni inusitate, intricate e “multidisciplinari”, diciamo così, con aspetti direttamente collegati con gli umori e le sensibilità delle pubbliche opinioni, che sono i veri Sovrani dei regimi democratici.

In tale ruolo egli aveva già mostrato una particolare perizia anche quando, in Patria, aveva dovuto affrontare in televisione agguerriti polemisti sostenuti da platee ostili che attaccavano le forze armate per episodi sgradevoli o addirittura tragici che le avevano coinvolte. L'affondamento di un barcone di albanesi per una collisione con la corvetta Sibilla e la polemica su presunti comportamenti inumani dei parà della Folgore in Somalia, entrambi del 1997, sono due esempi di tali situazioni. In ambedue l'ammiraglio combatté e in un certo senso vinse una difficile battaglia mediatica, e le conseguenze non furono di poco conto.

La “rinascita” delle forze armate, nella considerazione popolare del nostro Paese, scaturisce anche da quelle vittorie, come anche da vicende quasi epiche che ebbero come protagonisti altre figure carismatiche come il generale Angioni a Beirut e il suo collega Loi a Mogadiscio, peraltro ripetutamente citati nel Giornale di Chiesuola. Si tratta di una nuova e inusitata funzione comunicativa che i capi militari devono padroneggiare allo stesso modo delle discipline prettamente marziali, senza peraltro farsene travolgere o condizionare troppo, come è successo altrove. Ad esempio negli Stati Uniti, con il Generale-Segretario di Stato Alexander Haig, dimissionato per una frase incauta pronunciata subito dopo l'attentato del presidente Reagan del

1981, ma in realtà abbattuto dal proprio straripante protagonismo che aveva destato l'ostilità della Washington che contava. Più recentemente si può citare il caso del generale Petraeus, sempre US Army, vittima da una propria errata valutazione a proposito di quello che nel suo Paese è (e non è) concesso ad una figura pubblica, peraltro molto invidiata e temuta.

Quello che si può dire dell'ammiraglio Venturoni a questo proposito è che questo rischio lui non l'ha corso, riuscendo a stabilire e a mantenere eccellenti rapporti con i media, l'opinione pubblica e l'establishment del Bel Paese e dell'Occidente in genere, senza strafare. Dai vari presidenti della Repubblica italiana e americana che ha conosciuto, frequentato e consigliato, a tutti i premier e ministri con i quali ha interagito diuturnamente, ai grandi tycoon, agli opinion maker più influenti, ai Re, reali e virtuali, con i quali è venuto in contatto – Juan Carlos di Borbone, varie sovrane nordiche, vice-imperatori cinesi, alti esponenti della Corte di San Giacomo e infine, last but not least, il vero re d'Italia di quegli anni, Gianni Agnelli, con il quale a suo tempo stabilì un rapporto quasi amicale di reciproca simpatia e stima, un rapporto che talvolta fu utilizzato a beneficio delle forze armate. Molti episodi fra i più gustosi descritti nel libro riguardano questa peculiare empatia con i Grandi della Terra che contribuiscono a fare dell'ammiraglio Venturoni un militare ortodosso e del tutto omogeneo al sistema – un pilastro del medesimo – ma allo stesso un leader pubblico assolutamente atipico, almeno per il contesto nostrale.



Franco Magazzù

L'EPOPEA DEI TRANSATLANTICI

Evoluzione e declino delle navi passeggeri italiane
dal 1860 al 1980



(Golfo di Genova, settembre 1932 - il Rex alla prima uscita in mare per le prove di macchina)



Franco Magazzù: “L’epopea dei transatlantici – Evoluzione e declino delle navi passeggeri italiane dal 1860 al 1980” – Edizioni Youcanprint – Tricase (LE)

Recensione di Paolo Pagnottella

L’autore è ben noto ai nostri lettori quale artefice appassionato e competente di testi che, a buon diritto, ho già definito quali necessari a chiunque voglia approfondire o almeno “infarinarsi” nella cultura marittima, quella il cui deficit nella pubblica opinione italiana (e non solo, nella dirigenza, nella classe politica ed imprenditoriale ecc.) si fa sentire quale primo elemento caratterizzante. Ancora una volta, Franco centra l’obiettivo e produce un libro affascinante e gradevolissimo, che tocca e propone un tema storicamente e sentimentalmente importante del nostro “essere” marinai. Ho trovato eccellente l’introduzione, redatta dall’Architetto navale Massimo Musio Sale, centrata a giuste dosi per presentare l’opera e stimolarne la lettura. Riporto allora uno stralcio.

“L’autore intende trattare di quella particolare categoria di navi passeggeri, costituita dai transatlantici. Navi che rappresentavano nell’immaginario popolare il ponte verso il nuovo mondo,

a volte, il ponte verso una nuova vita; da Le Corbusier a Fellini, secondo aspetti più razionalisti o più onirici e metafisici. Costruzioni che conobbero il massimo del loro splendore nel periodo compreso tra le due guerre mondiali e che comunque hanno rappresentato nel mondo, per oltre cent'anni, il prestigio tecnologico raggiunto da intere nazioni. Questa particolare tipologia di bastimenti era progettata per trasportare, in tempi ragionevolmente brevi, da un continente all'altro, un gran numero di persone: secondo le dimensioni, i transatlantici andavano dai mille passeggeri fino a oltre duemila. Queste unità navigavano prevalentemente secondo rigide tabelle di viaggio che univano i diversi continenti, (presero, infatti, il nome di liners). Solo saltuariamente (e soprattutto negli ultimi tempi) i transatlantici venivano anche impiegati per compiere delle crociere, seppure le crociere di allora non fossero affatto come le viviamo oggi.

La società civile aveva canoni piuttosto rigidi e rimarcati, dettati dall'affermazione sociale. A bordo gli spazi riflettevano la medesima compartimentazione: la suddivisione degli ambienti era rimarcata dalla presenza di tre, o più classi. Nel corso di un viaggio le tre classi avevano sale da pranzo e di soggiorno categoricamente separate tra loro, con un livello di trattamento decrescente, senza possibile contaminazione della vita di bordo.

Il libro inizia con una carrellata in omaggio alle prime compagnie di navigazione: dai fratelli Salvatore e Luigi De Pace, che nel 1854 istituirono un servizio di collegamento da Palermo a New York, ai Florio, ai Lavarello; da Matteo Bruzzo a Piaggio, Rubattino, Raggio, per giungere fino ai Costa.

Le società di armamento locali e nazionali: Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudò e Cosulich, fino alla fusione in un'unica Società, la Italia Flotte Riunite. Poi ancora, nel 1936, una nuova fusione che raggrupperà Italia Flotte Riunite, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia, nella Società Nazionale Finanziaria Marittima (FINMARE).

In ordine cronologico viene anche trattata l'evoluzione e lo sviluppo della cantieristica nazionale. Strategico è stato l'impegno di Camillo Benso, Conte di Cavour, teso a dare un moderno indirizzo alla cantieristica navale e alle marine, militare e mercantile. L'autore riporta i nomi e i fatti di operosi imprenditori e professionisti: i fratelli Orlando, Giovanni Ansaldo, la famiglia Odero, Erasmo Piaggio, il poliedrico Ignazio Florio, Giuseppe Panfilli, Gaspare Tonello, con una particolare menzione per i Consulich, che bonificarono la zona acquitrinosa di Panzano e costituirono in pochi anni una piccola città operaia munita di moderni servizi sociali e ricreativi con uno stabilimento all'avanguardia, dando vita nel 1908 al Cantiere Navale Triestino. Tante, assieme a Trieste, sono state le località sede di importanti cantieri navali: Sestri Ponente, Genova, Riva Trigoso, La Spezia, Livorno, Castellammare di Stabia, Palermo, Ancona. Viene svolto un rapido compendio circa l'evoluzione tecnica delle costruzioni navali, con il passaggio dalle navi a vela con propulsione ausiliaria dapprima a ruote e poi ad elica, fino alle più evolute unità a sole due eliche. Assieme alla propulsione e al definitivo passaggio dagli scafi di legno a quelli in acciaio, l'autore illustra tutti quegli accorgimenti tecnici capaci di rendere il soggiorno a bordo più confortevole e la navigazione più sicura.

Non poteva essere trascurato l'importante fenomeno dell'emigrazione: assieme ad una breve analisi dei flussi sociali, vengono riportate le citazioni di eminenti scrittori (come il nostro Edmondo De Amicis).

L'autore mette anche in evidenza come che la grande massa di emigranti fu l'entropia che diede forza allo svilupparsi dei transatlantici, permettendo una competizione tecnologica senza precedenti e l'impostazione di bastimenti sempre più grandi ed efficienti.

Uno spazio dell'opera è dedicato all'estetica e all'arredamento navale: dettagli non marginali, in grado di decretare il successo di un bastimento, l'apprezzamento di una compagnia e, all'epoca, anche il riferimento del prestigio di una nazione. Vengono illustrate le opere dei grandi architetti del mondo navale: dai Fratelli Coppedè, con la loro ricercata arte, fino allo stile più snello e sobrio di Gustavo Pulitzer Finali, cui seguiranno altri nomi illustri nel dopoguerra. Tanti sono i nomi citati, fino al 1980; non solo gli architetti, ma anche i moltissimi artisti che fornirono il loro contributo in opere d'arte di grande gusto e valore. A questo punto, secondo quanto già trattato nel capitolo dedicato all'evoluzione tecnica, viene meglio focalizzata l'evoluzione degli ambienti, delle sistemazioni di bordo e dei servizi. In conseguenza dell'aggiornamento della tecnica e dell'aumento dei volumi a disposizione con il crescere delle dimensioni delle navi, gli ambienti di bordo hanno beneficiato dei requisiti che il mercato aspettava per disporre di quegli standard di maggior comfort tipici dei transatlantici moderni.

Una parte dell'opera che mi ha particolarmente affascinato è quella descritta nel Capitolo VIII. Qui l'autore illustra (immagino da una propria esperienza autobiografica) un verosimile viaggio sul transatlantico. Da ex ufficiale di coperta della marina mercantile, qual è stato in gioventù, l'autore non manca di accompagnare il lettore nella vita di bordo facendogli immaginare tutte le manovre che concorrono al complesso funzionamento di quel meraviglioso universo in movimento fra gli oceani che era rappresentato dai transatlantici.

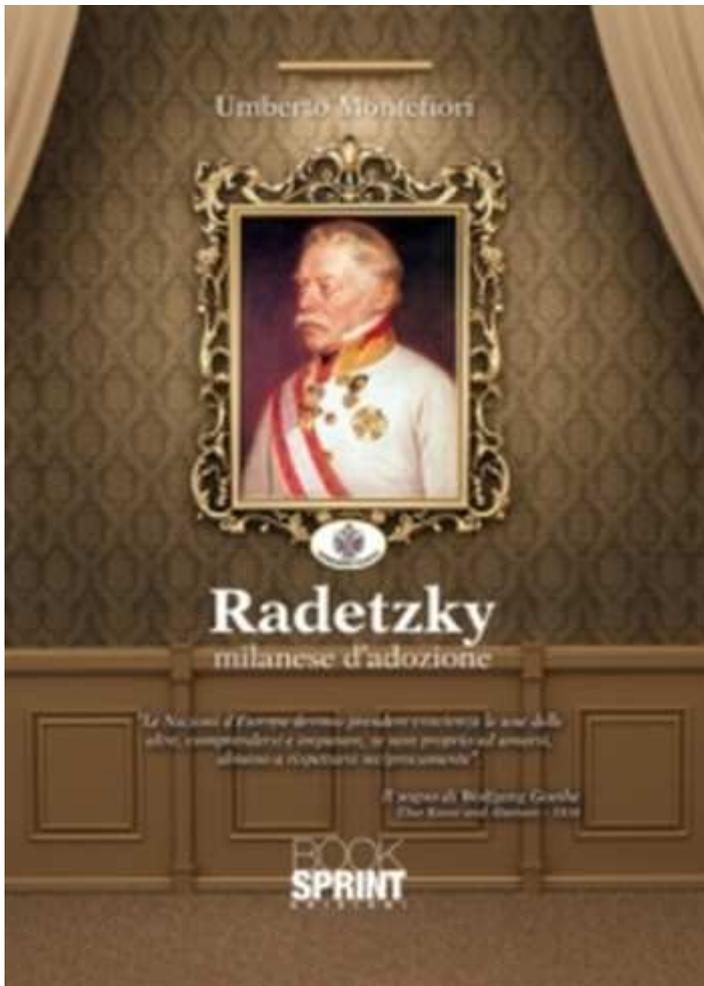
La vita di bordo è descritta dalla visione del ponte di comando come dal punto di vista del passeggero; l'obiettivo di far percepire lo spirito del transatlantico, di come si trascorrevano il tempo a bordo nel corso del viaggio e di come funzionava l'organizzazione della nave nel suo insieme, è stato colto perfettamente. Il lettore per qualche pagina può immaginarsi di vivere anch'egli a bordo della nave, in un altro spazio e in un altro tempo.

Infine il lettore viene accompagnato attraverso la vera Epopea dei Transatlantici. Le principali unità vengono descritte nelle loro caratteristiche, nelle linee sulle quali operano, nei compiti svolti durante la guerra, la loro sorte. L'ultimo passo del libro è in omaggio al Rex ed al suo comandante Francesco Tarabotto, che il 16 agosto 1933, condusse il più grande dei transatlantici mai costruiti in Italia, alla conquista del prestigioso Blue Ribbon.

Un libro per appassionati, ma non solo, che con garbo e un po' di romanticismo ci accompagna a ripercorrere un tratto fondamentale della storia italiana”

Ancora un “grazie” dunque, a Franco Magazzù per questo straordinario excursus, in attesa di altri

contributi che il suo attaccamento alle cose di mare, la tenacia e profondità delle sue ricerche, la sua voglia di trasmettere esperienze con mano leggera e affascinante ci inducono a richiedere.



Umberto Montefiori: “Radetzky – milanese d’adozione”

Recensione di Paolo Pagnottella

Mi piace che l’amico Umberto Montefiori abbia voluto dedicare questa sua fatica a un personaggio come Johann Josef Radetzky. Il feldmaresciallo Von Radetz è da noi generalmente ricordato, nella migliore delle ipotesi, per quanto appreso a scuola, come il nemico dei Savoia e dunque dell’Italia, il pugno di ferro a Milano, soldato dalle molte vittorie e poche sconfitte.

Umberto coglie invece appieno, nella sua interezza e nei suoi tempi, l’uomo e il soldato, il governatore e l’amante del gioco, riequilibra una vita che merita comunque un posto di tutto riguardo anche nella nostra storia. Radetzky ha amato Milano e l’Italia come pochi ancor oggi fanno e certamente più di tanti che oggi dicono di amarla. Certamente era “dall’altra parte della barricata”, ma questo ci deve indurre a focalizzare con maggiore apertura mentale e culturale una personalità di rilievo, da cui possiamo quindi trarre sicuramente benefici insegnamenti. Egli ha fatto cose egregie e cose disprezzabili, ha agito a volte correttamente a volte politicamente in

maniera controversa, ha vissuto al centro dell'attenzione e ai margini degli avvenimenti. Ma, come tutti, ha diritto ad essere giudicato e studiato alla luce dei tempi e delle situazioni in cui è vissuto e non sotto la lente ed i condizionamenti dei tempi moderni. Eccone allora, in bel rilievo, la vicenda umana, storica, militare, con la sua caratura di grande uomo, destinato a una carriera da cui peraltro era stato inizialmente escluso, a riprova che il destino, come per tanti altri giganti, si intestardisce nel suo corso.

Perché dovremmo conoscerlo e rivisitarlo noi Italiani ? Lo dice Umberto in quest'opera di grandissimo spessore, che coglie come poche altre l'esatta dimensione moderna di una figura che riporta in auge quei valori che Dio solo sa se, nel mondo in cui viviamo, avremmo bisogno di riproporre.

Sono sicuro che ancor oggi, se chiedessimo in giro di Radetzky, qualcuno, ma soprattutto fra i colti, accennerebbe alla "marcia" in fa maggiore a lui dedicata, che Johann Strauss padre scrisse in sole due ore e che chiude ancor oggi, fra lo scrosciare degli applausi e dopo il tradizionale "Prosit Neujahr" il concerto di Capodanno dei filarmonici nella sala d'Oro del Musikverein di Vienna. Ma ora sono certo che, dopo questo libro, si avranno risposte più ampie, maggior tasso di interesse e, mi auguro, più equilibrio storico.

Dire bravo a Umberto mi sembra sempre poco, dirgli grazie doveroso.



Federico GENNACCARI

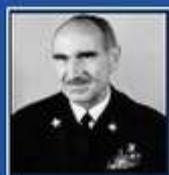
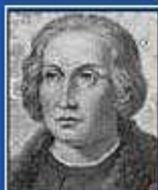
Salvatore GRILLO

100

PERSONAGGI
DEL

MARE

NAVIGATORI - EROI - INVENTORI



fergen

Federico Gennaccari – Salvatore Grillo – “100 Personaggi del Mare – Navigatori – Eroi – Inventori” – Ed. Fergen

Prefazione di Paolo Pagnottella

Ho provato grandissimo piacere nel redigere questa prefazione, in primo luogo perché si tratta di un libro di mare e pertanto mi sento a casa mia nel parlarne. Poi perché, come Presidente nazionale dei marinai d'Italia, ritengo doveroso mettere qualcosa di “nostro” in quest'opera. Quanto scritto da Grillo e Gennaccari è piacevole ed istruttivo e possiede la rara qualità di rappresentare non una tappa d'arrivo nella conoscenza bensì un potente invito ad andare oltre, a saperne sempre di più. Questo vuol dire che l'obiettivo è stato pienamente centrato. La materia, così come trattata, è originale, appassionante, scritta con prosa accattivante, un vero canto delle sirene fra Scilla e Cariddi (ma senza naufragio successivo) Le biografie dei grandi personaggi che hanno fatto la storia della navigazione, degli eroi di cui la Marina Italiana va giustamente fiera, degli inventori che hanno fatta grande la nostra Italia e stupito il mondo costituiscono meritoria opera di cultura navale, proprio quella cultura di cui, in una terra come l'Italia, circondata da mari e

che dipende in larghissima misura dal mare e dalle attività ad esso correlate, c'è sorprendentemente (ma poi non troppo) un deficit pauroso e penalizzante. Conoscere dunque in maniera più approfondita queste storie, entrare nei periodi storici in cui si sono svolte, partecipare in qualche modo alla vita di questi illustri (e spesso ignorati o dimenticati) figli d'Italia costituisce un'esperienza assai significativa. Scritto con mano leggera, dedito all'essenziale, storicamente accurato, questo libro si pone all'attenzione non solo degli esperti e di coloro che amano il mare ed il suo ambiente, ma soprattutto di coloro che si avvicinano ad esso e vogliono sapere, conoscere, entrare nel mondo affascinante dei marinai, questa "razza scontrosa e fedele, vigorosa e fiera, capace di ogni rinuncia e dedizione, con i suoi riti, i suoi usi, il suo coraggio e la sua fede", come ha scolpito nella letteratura il grande scrittore di mare, Joseph Conrad. Ecco in questa cornice racchiusi tanti personaggi, alcuni certamente noti, altri riportati alla piena luce, ognuno col suo carattere, la sua vicenda, tutti accomunati dal fattore comune e straordinario dell'essere stati marinaio nell'animo. E' questo l'autentico "fil rouge", il filo che regge le singole perle della collana: partendo dall'antichità, l'essere marinaio arriva inalterato ai nostri giorni e andrà oltre, nei secoli perché, come dicevano gli antichi, l'umanità comprende tre categorie, i vivi, i morti ed i marinai. Dire "bravo" agli autori è poco, ringraziarli è doveroso: ogni marinaio auspica il più grande successo a quest'opera d'amore verso il mare.





Roberto Serra: "Orione 1943 – L'ultima missione della X^a Flottiglia MAS" – Edizioni Artestampa
Recensione di Paolo Pagnottella

Appassionata cronaca romanzata di fatti realmente accaduti in Italia nel periodo che parte dallo sciagurato 8 settembre e va fino al 30 aprile 1945, piccolo ma efficace spaccato di un'intera Nazione alle prese con la propria coscienza e con avvenimenti del tutto straordinari. Qui tengono banco le peripezie di un piccolo gruppetto di Ufficiali di Marina, appunto quella squadriglia Orione della Decima Flottiglia Mas. Il racconto non si limita alla descrizione delle vicende militari, sebbene epiche ed a tratti anche rocambolesche, ma è valido strumento per addentrarci nei drammi, nelle contraddizioni, nelle speranze ed anche negli errori dei protagonisti, venutisi a trovare in situazioni a volte davvero drammatiche e financo irreali. Punto di partenza dell'intera narrazione, così come della vicenda umana del protagonista, è ancora una volta l'improvviso e devastante annuncio dell'armistizio con le conseguenti disgregazioni delle strutture sociali, statali e militari. Il giorno fatale, quando l'autore, di fresco arruolamento nella X^aMas (ancora Regia) dopo un anno di

università di medicina, stava raggiungendo in treno Livorno per iniziare l'addestramento in vasca ed in mare. Potremmo anche considerare questa avventura come una ribellione al caos, al conformismo, all'esplosione delle contraddizioni generate dallo sbandamento delle coscienze ma anche come messaggio affinché pagine così difficili e laceranti della storia non si ripetano. Questa lezione viene dall'ultimo operatore (vivente) ad aver pilotato in azione di guerra il famoso "maiale", il più celebre e celebrato mezzo d'assalto della nostra Decima. Un'esperienza estrema, si direbbe oggi, "un uomo costantemente in bilico fra la vita e la morte in una continua sfida ai limiti del corpo e dell'anima", trovatosi di fronte ad uno spettacolo umiliante e ad un interrogativo doloroso: come continuare a servire il proprio Paese e quale Paese? Non facile decisione, intrisa di dubbi, di riflessioni ma basata sul coraggio che gli era sempre stato richiesto, direi allora un racconto di giovinezza, d'amore, di amicizia vera. Perché non omette di ricordare che un reparto di partigiani genovesi rese gli onori delle armi al piccolo nucleo di uomini della X^a, al comando del mitico Comandante Mario Arillo, che aveva appena salvato le banchine del porto di Genova dalla distruzione tentata dai tedeschi in ritirata. Credo allora che Serra abbia scritto questo bellissimo libro con tutta la sua limpida coscienza ed una non comune serenità, una testimonianza appassionata e drammatica, cruda ma priva di ogni retorica, insomma raramente vera.





LUCIO MARTINO

LA GRANDE GUERRA IN ADRIATICO

Presentazione di
GIOSUÈ ALLEGRI

Prefazione di
FRANCO CARDINI



Il Cerchio
Iniziative editoriali

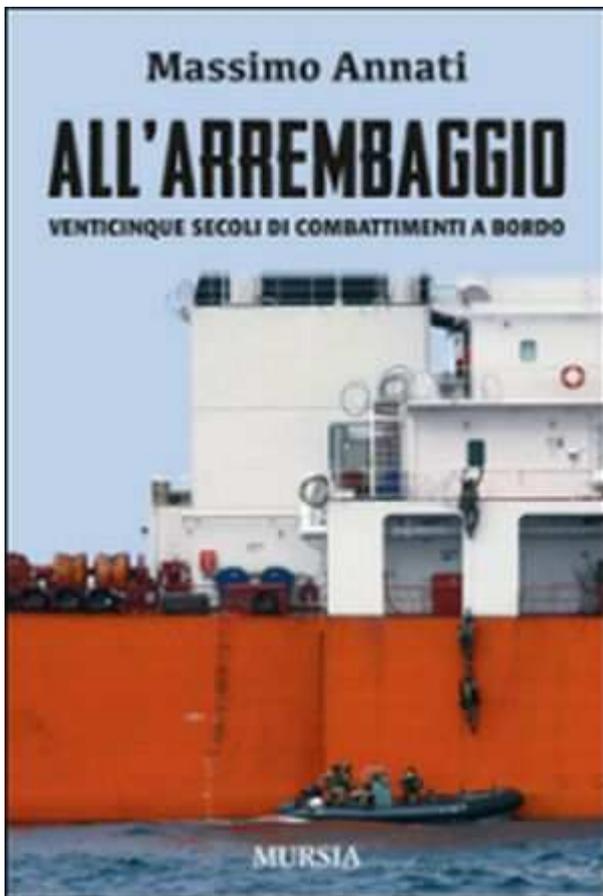
Lucio Martino: “La Grande Guerra in Adriatico” – Il Cerchio Iniziative Editoriali

Recensione di Paolo Pagnottella

Siamo nell'anno centenario dell'ingresso dell'Italia nella Grande Guerra e sono dunque attese numerose iniziative di stampa (talora di ristampa) di testimonianze, rivisitazioni, presentazioni su questo tema. Prima (e temo anche dopo), poco o nulla di innovativo, anche solo di narrativo, nel clima generale ormai poco sensibile alle tematiche belliche. Dal deprimente panorama di conformismo, emerge invece quest'opera di Martino, brillante giornalista dalla penna fluida e felice, che intende fissare nella memoria del lettore questo aspetto di quella tragedia che segnò al contempo la fine di un'epoca, l'origine di altre tragedie, la connotazione di un secolo intero, breve o lungo che esso sia chiamato. Ricercatore serio ed appassionato, Martino dà vita ad un lavoro davvero considerevole, poiché narra in sequenza, come in un romanzo dallo stile accattivante e scorrevole, fatti, uomini e mezzi che hanno segnato, appunto, la Storia. Ormai pochi si azzardano a sostenere che la Regia Marina abbia giocato, nella Prima Guerra Mondiale, un ruolo di secondo

piano rispetto alla enorme massa di divisioni terrestri impegnate dal Trentino al mare. Occorre però dimostrare la reale consistenza dell'impegno della nostra Marina e Martino lo fa con spirito di servizio e profonda, sentita ammirazione verso tutti quegli uomini "di mare e di guerra" che hanno servito la Patria con appassionato impegno, sprezzo del pericolo, dedizione alla missione. In questo libro si traccia la vita dei marinai che hanno "marchiato con il loro sangue, col sudore della fatica, con i loro patimenti", pagine di valore e di onore che non possono (e non dovrebbero) essere né ignorate né confinate ai margini della vera storia di quegli avvenimenti. Se non c'è stato lo scontro navale a cannonate fra corazzate o navi maggiori (come p.es. allo Jutland) fu dovuto al fatto che questa guerra cambiò radicalmente il modo stesso di combattere per mare e tante furono le cause e le conseguenze. I differenti teatri costieri (sabbioso per noi, roccioso e pieno di porti naturali per gli austro-ungarici), la comparsa e l'utilizzo di nuovi strumenti ed armi, come le mine (ne furono posate, ricorda l'autore, in Adriatico qualcosa come 22 mila!), i sommergibili, gli aerei, danno il via ad una concezione nuova e tridimensionale della minaccia, ovvero della strategia e della tattica. Oggi potremmo dire che fu guerriglia (peraltro assurda a rango di principale minaccia), fatta di agguati, insidie, incursioni che hanno però richiesto mentalità nuove, massima audacia, spirito di sacrificio, eroismo. Protagonisti quindi e giustamente esaltati nella prima parte del libro, sono gli uomini della Marina, così come nella seconda l'ingegno e la creatività. Così scorre questo tributo ai nostri gloriosi marinai, con un susseguirsi di narrazioni emozionanti e precise: dal dirottamento del sommergibile "Argonauta" all'amaro destino del "Medusa", dalla tragedia delle corazzate "Benedetto Brin" e "Leonardo da Vinci" a Nazario Sauro, dall'epopea dei Mas al "colpo di Zurigo". Bello è il ricordo di episodi romantici, come quello delle ragazze di Marotta oppure curiosi, come l'incursione austriaca su Ancona, per finire con quella fulgida impresa di Premuda che, da sola, vale il giorno della festa di tutta la Marina. Qualcuno ha definito questo libro "una chicca per appassionati": non sono d'accordo, perché appassiona anche chi poco o nulla sa. Noi marinai ringraziamo, per questo, Lucio Martino.





Massimo Annati: “All’arrembaggio – Venticinque secoli di combattimenti a bordo” – Mursia Editore
Recensione di Paolo Pagnottella

Per secoli l’arrembaggio ha rappresentato la battaglia navale per antonomasia. Si trattava di manovrare la nave in modo tale che i propri combattenti, fossero fanti di marina, soldati di terra o corsari, pirati, filibustieri o quant’altro, potessero salire sulla nave nemica per conquistarla, un po’ come fosse un castello in una battaglia terrestre. Alzi la mano chi non ha mai sentito parlare di pirati veri, come Francis Drake o l’Olonnais o Henry Morgan (per citare quelli di genere maschile, ma c’erano anche le “piratesse”, come Arabella Drummond detta “Il terrore dei mari”) oppure immaginari, come l’Olandese Volante o il Corsaro Nero. Quante volte abbiamo visto film con il “Jolly Roger”, la bandiera nera col teschio e le tibie incrociate, simbolo di ogni pirata (il termine apparve la prima volta nel 1724, nel libro intitolato “Storia generale della pirateria” di Charles Johnson, come trasposizione dal francese Jolie Rouge- bel rosso- bandiera rossa che, issata a riva di ogni nave, indicava che il suo equipaggio era pronto a combattere fino alla morte). Poi, nella prima metà del XIX secolo, la tecnologia ha cambiato tutto, cannoni sempre più potenti e navi a vapore sembrava avessero relegato l’abbordaggio nel libro della storia. Invece, se si fosse voluto catturare una nave invece che distruggerla... non restava altro che il vecchio abbordaggio, che rimane così in auge nel corso delle guerre mondiali e fino ai nostri giorni, in barba ai missili ed ai laser. Questo prezioso, interessantissimo libro, opera di un Ufficiale di Marina ben noto per la sua passione e le sue analisi, vuole dunque ricostruire proprio l’evoluzione di quell’abbordaggio attraverso venticinque secoli, per giungere alle odierne operazioni antipirateria ed antiterrorismo.

Prezioso bagaglio di narrazioni, richiami e profonde, dettagliate considerazioni sul tema, questa opera permette a tutti di avventurarsi, con una buona dose di cognizione di causa, anche in disquisizioni su temi di attualità. Se oggi non si parla più di arrembaggio, perché “strictu sensu” significa passaggio attraverso le rembate (passerelle poste sul castello di prora), l’abbordaggio (contatto lungo le fiancate) è forma attuale e troppo sovente agli onori della cronaca almeno da quando, all’alba del 9 settembre 2010, un apposito team di marines degli Stati Uniti d’America, specializzato ed addestrato ad hoc, abborda la “Magellan Star”, mercantile battente bandiera di Antigua, catturato il giorno prima da pirati somali, e libera tutti gli 11 uomini dell’equipaggio. Eccellenti le tre appendici al volume: la prima, dedicata alla nascita e sviluppo delle fanterie di marina, la seconda all’evoluzione delle armi impiegate per gli abbordaggi, la terza rivolta agli aspetti giuridici e legali del fenomeno, dalla lettura della quale si conclude che “non è tutto così semplice come potrebbe sembrare e dovrebbe essere”. Questo libro sembra scritto per accompagnare ogni lettore attraverso una lunga, affascinante storia di mare e di navi, di pace e di guerra e, soprattutto, di uomini, contribuendo come pochi altri a colmare quel deficit di cultura navale e marittima che sembra caratterizzare sempre più il nostro popolo, una volta culla di grandi realtà marinare e di grandi navigatori.





Anselmo Rondoni
**CONOSCERE
LA X[^] FLOTTIGLIA MAS
STANDO IN MARINA**

*Prefazione di
Erasmus Fronzuto*



Anselmo Rondoni: "CONOSCERE LA X[^] FLOTTIGLIA MAS STANDO IN MARINA"

Aracne Editrice S.r.l. Roma

Recensione di Paolo Pagnottella

Sui mezzi d'assalto della Marina Militare Italiana si può dire, senza tema di smentita, che sia stato scritto tutto, soprattutto ora che sono stati portati alla luce anche nuovi documenti già mantenuti segreti o ignorati negli archivi di altre marine. L'autore, già Ufficiale Superiore della nostra Marina, Corpo delle Capitanerie di Porto, si chiede, nell'impostare la sua opera, se sia possibile dire altro sull'argomento o, almeno, vederlo sotto altro punto di osservazione. Il suo appassionato lavoro parte dunque necessariamente dai cenni storici, curiosità, notazioni di interesse, mettendo in luce episodi e tratti di personaggi di spicco, regalandoci una lettura facile, scorrevole e piacevole pur nel rigore storico e interpretativo. Sono pagine che derivano da un giovanile innamoramento del mare, che si arricchisce man mano che procede nella vita in Marina e sente il mare e suoi eroi a

lui sempre più vicini e congeniali. Una grossa mano viene anche dalla conoscenza diretta di alcuni di essi, tanto che i mezzi d'assalto ed i loro mitici protagonisti irrompono sulla ribalta dell'attenzione del lettore con spigliatezza narrativa. Dall'assedio di Siracusa ai Romani fino al XX secolo, l'epopea dei mezzi d'assalto, si svolgono vicende che sanno ancor oggi quasi di irreale, una carrellata di mezzi ed uomini arditi ed indomiti, votati all'impresa fino all'estremo sacrificio. I protagonisti, non va dimenticato, hanno riscosso l'ammirazione e l'invidia del nemico non solo per l'audacia ma soprattutto per l'immensa carica morale interiore che li animava, fatta di amor di Patria, fedeltà alla parola ed al giuramento prestato, sprezzo del pericolo, senso del dovere, in ciò esempio mirabile, da proporre alle nuove generazioni e non solo ai marinai. L'Italia ha brillato in questo campo proprio grazie ai suoi marinai migliori ma giustamente l'autore fa cenno anche alle realizzazioni delle altre Marine e con questa carrellata rende completo il quadro che si era riproposto. Mi sembra eccellente idea di dare, nel contesto, la parola ai protagonisti, siano essi operatori dei mezzi o primi ministri inglesi, siano nipoti degli eroi –che, peraltro, rivelano anche episodi e tratti umani significativi ed a volte inediti – siano Principi consorti, ammirati dal coraggio degli assaltatori. Rimane dunque un protagonista assoluto cui va doverosamente rivolto il pensiero e il senso di gratitudine e di profondo rispetto: l'uomo operatore dei mezzi d'assalto, fulgido esempio di quelle elette virtù cui non può, al termine della lettura di questo interessantissimo libro, che andare anche la nostra ammirazione. E, con essa, va tributato un doveroso ringraziamento a colui che ce ne ha così brillantemente riportato all'attenzione le gesta e l'animo, in un momento storico in cui ce n'è sicuramente un estremo bisogno.





Anselmo Rondoni: "L'Affondamento della T/Nave Andrea Doria"

Aracne Editrice Srl

Recensione di Paolo Pagnottella

L' "Andrea Doria" affondò alle ore 10.10 circa del 26 luglio 1956 al largo di Nantucket, a seguito della collisione, avvenuta la notte precedente, con il rompighiaccio svedese "Stockolm". Nave ammiraglia della nostra flotta passeggeri, lo scafo giace ancor oggi in quella posizione su un fondale di 70 metri circa, oggetto di esplorazioni e curiosità da parte dei moderni subacquei. Il sinistro avvenne in una notte di fitta nebbia (ma entrambe le navi erano dotate di radar), con mare "forza olio". Perché dunque, a distanza di tanti anni e dopo le innumerevoli ricostruzioni ed inchieste, questo libro, cosa può ancora dirsi sull'accaduto alla sfortunato transatlantico italiano? L'autore confessa di non avere carte nuove o rivelazioni, solamente, da buon Ufficiale di Marina affascinato dall'argomento, intende fare ordine e ricostruire l'intera vicenda su dati di fatto e

conoscenze tecniche, sgombrando il campo da illazioni, pettegolezzi e voci di corridoio che ancora aleggiavano. Ecco quindi questo che potremmo senz'altro definire un nuovo, incisivo contributo alla ricostruzione minuziosa della più grande tragedia del mare dopo il "Titanic". Il processo, celebrato a New York e conclusosi con una conciliazione extragiudiziale, non portò alla verità e l'aver accettato l'accordo fra Compagnie sul risarcimento alle vittime fu un grave errore, soprattutto per la mancata definizione delle responsabilità. Con questo lavoro Rondoni, già Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ricerca le cause del sinistro e narra la vicenda fino alle fasi del salvataggio dei passeggeri, coinvolgendo il lettore con uno stile narrativo appassionato, ancorché tecnicamente ineccepibile, ed incisivo nei dettagli. Egli raffronta le tesi formulate dagli studiosi, analizza le risultanze dei dibattiti, approfondisce la documentazione disponibile. Ne esce un libro che si legge d'un fiato, avvincente come e più di un romanzo, attraente nel suo svolgersi e nelle considerazioni formulate, non sempre accondiscendenti a tesi precostituite. Mi piace infine segnalare come l'autore chiuda la sua opera rivolgendo l'attenzione, a mo' di omaggio, alla figura del Comandante dell'"Andrea Doria", quel Capitano Superiore di Lungo Corso Piero Calamai lasciato in seguito troppo solo nel suo dolore e di cui viene qui ricordato ed esaltato il comportamento conforme all'etica ed alla tradizione di una grande marina come quella italiana. Calamai non aprirà mai la busta, proveniente dagli Stati Uniti, nella quale sarà finalmente certificata la sua non responsabilità nei fatti: morirà il 7 aprile 1972 mormorando, come ultima frase, quell'indimenticabile "...i passeggeri sono tutti in salvo?"





Valeria Isacchini e Vincenzo Meleca: Strani Italiani – Storie di uomini e donne controcorrente
Greco & Greco Editori Milano

Recensione di Paolo Pagnottella

Interessantissima raccolta di testimonianze e biografie, questo è un libro “sui generis”, che affascina fin dalle prime battute ed il cui obiettivo andrà chiarendosi man mano che si prosegue nella lettura. A me piace definirlo un’antologia, un po’ come era quella delle mie scuole, un insieme di racconti volti ad insegnare, a imprimere nella mente un valore. In questo caso, sfatare lo stereotipo dello spiritello furfantesco, vigliacchetto, voltagabbana e magliaro degli Italiani, coltivato con amore da un certo cinema e da una letteratura disfattista che ha indugiato a lungo sull’immagine del “tutti a casa” e “evviva Franza evviva Spagna purché se magna”. E’ bello vedere invece proiettare con coraggio l’immagine di un’altra Italia, che è sempre esistita e meriterebbe almeno la pari dignità, di risorgere dall’oblio –voluto o meno – in cui è stata confinata. Qui non si tratta di un’analisi sociologica o, ancor più, psicologica, dottrinarica o cattedratica, ma semplicemente è stata restituita dignità e voce ad un aspetto dell’Italia e della sua gente incredibilmente poco rappresentato, quasi tenuto nascosto, mentre il contrario avverrebbe presso altri popoli. Indovinato ed invitante fin dal titolo, questo libro intreccia storie vere seppur incredibili, dal siciliano che salvò l’onore della marina americana al trombettiere di Custer, dall’esploratore dei deserti dancali al sacerdote che cade in mezzo ai suoi soldati, dalla ragazza che accompagna col

suo canto le navi che hanno a bordo i nostri soldati diretti in Etiopia al pilota che distrae la contraerea nemica facendo acrobazie e sacrificando la propria vita, al sommergibilista che non si volle arrendere e continuò ad operare nella marina giapponese. Splendida, inoltre, l'idea di concludere l'opera con una serie di fotografie, stampe e manifesti dedicati ai personaggi trattati, così da costituire una sintesi visiva di rara efficacia. Queste narrazioni ben si contrappongono al dilagare dei ritratti, spesso caricaturali e grotteschi dunque fasulli o esageratamente artefatti, dei difetti nazionali. In questa accattivante e meritoria opera non trovano posto, se non a margine e nell'angolo dell'inesorabile contorno in cui si muovono i nostri personaggi, la cialtroneria, lo scarso senso dello stato e del vivere in collettività, l'individualismo e il cinismo, l'invidia e la sempiterna voglia di salire sul carro del vincitore. Ecco, allora, per contraltare, riproposto un carattere che non solo nel passato, presenta storie vere di uomini e donne dotati di una tempra morale, una serietà, una dedizione che sconfinano nell'abnegazione del lavoro, degli affetti, dell'impegno politico che dalla vita di tutti i giorni si espande per naturale osmosi ai momenti di emergenza. Considero dunque il grande valore didattico e morale di questa opera, vero baluardo ed antidoto alla rassegnazione perché restituisce la convinzione, a chi ne fosse sprovvisto, che sia ancora possibile fare affidamento sul nostro popolo, sulla sua tenuta, sul suo tessuto connettivo, certamente migliore di quello che lui stesso crede di essere. Qui si parla di Italiani, non alieni, persone che hanno seguito e tenuto fede ad un'idea, che hanno vissuto la loro italianità con onore, sacrificio, senso del dovere. Relegati nel dimenticatoio spaventoso del conformismo e dell'autolesionismo, essi possono oggi essere riproposti all'attenzione del pubblico: spero che a tanta passione, a tanta volontà degli autori segua il giusto successo, segno del risveglio di quella "italianità" senza la quale non si costruisce nulla e si distrugge quell' inestimabile patrimonio lasciatoci in eredità dai nostri predecessori perché ne facessimo uso (ma certamente meno sconsiderato).



Franco Magazzù

BREVE STORIA DELLA NAVIGAZIONE, DELLE ESPLORAZIONI E DEL COMMERCIO MARITTIMO



(Il mondo di Tolomeo, geografo, matematico ed astronomo del II secolo d.C.)



Franco Magazzù: BREVE STORIA DELLA NAVIGAZIONE, DELLE ESPLORAZIONI E DEL COMMERCIO MARITTIMO – Youcanprint Self Publishing Tricase (LE).

Recensione di Paolo Pagnottella

Quando parliamo di cultura marinara, dobbiamo prima intenderci bene sull'accezione del termine, perché ritengo essa sia il fondamento dell'umana conoscenza. Bene dunque ha fatto l'autore, già Ufficiale del prestigioso Corpo della Capitanerie di Porto della Marina Militare, a richiamare, nella sua premessa, che l'umanità è, in sintesi, sempre alle prese con una "traversata" senza fine ed anche a ciascuno di noi, nella propria realtà ed esperienza, tocca dunque un tratto di mare. Se è vero che non fummo "fatti per viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza", allora ben venga questo esemplare sommario, che cerca (e ci riesce) di ripercorrere le tappe evolutive dell'umanità dai primordi della navigazione fino all'epoca recente. Qui il protagonista è l'Uomo che, con il suo spirito d'avventura e col suo innato senso del sacrificio, riesce a prendere coscienza e conoscenza della conformazione del globo su cui gli sono capitate le condizioni per vivere, la misura della sua vastità così come quella dei mari e degli oceani, fondamentale via della sua evoluzione. Spingersi nelle esplorazioni, tentare l'inosabile, non fermarsi alle apparenze sono stati

il motore del progresso della civiltà, basato sugli scambi di commerci, di razze e di culture. Si giunge così, attraverso l'evoluzione del naviglio e delle tecniche marinare, a sfruttare le grandi estensioni marine ma anche a modificare il territorio con canali navigabili e opere che, ancor oggi, tracciano i percorsi dei collegamenti umani (basti pensare a Suez, Panama, ai canali artificiali che consentono di andare dall'America del Nord fino al Golfo del Messico). Ecco allora il mare, le esplorazioni, la navigazione, il viaggio e con esso l'avventura, i pericoli, i personaggi e le popolazioni che sono stati, nel corso della storia dell'umanità, i protagonisti ed anche le vittime ma che hanno sempre, indubbiamente, esercitato un fascino grandissimo, luci e ombre comprese nel novero. E' nel succedersi ordinato, inesorabile e conseguente di tutto questo che sono avvenute le mutazioni sociali, economiche, politiche, tecnologiche, culturali e antropologiche che hanno portato ai nostri giorni, che costituiscono dunque quel ricercato "fil rouge" che tiene assieme il nostro passato col nostro presente e dunque, ragionevolmente, il nostro futuro. Ecco allora il coprotagonista di questo percorso, assieme al mare l'uomo che lo naviga. E ben ha fatto Magazzù a dedicare spazi anche a fenomeni che si sono sviluppati in conseguenza, come la pirateria ma come anche lo sviluppo di attività indotte, quali la cantieristica, le tante figure professionali affermatesi nel tempo, i maestri d'ascia, i velai, i carpentieri, i cannonieri, perché parte integrante del complesso che va riguardato come unicum. E qui trova naturale enfasi la nostra marineria, una se non l'unica cosa di cui vantarci dalla caduta dell'impero romano ai giorni nostri: bene s'incastonano dunque i nostri grandi navigatori e scopritori, le nostre prestigiose realizzazioni cantieristiche, le mirabili imprese degli Italiani di mare. Questo libro rappresenta una deliziosa sintesi del vasto panorama culturale marittimo mondiale, con una chiarezza divulgativa e narrativa davvero pregevole e un sapiente corredo illustrativo. Non si avvale di tecnicismi specialistici, che renderebbero un pessimo servizio alla comprensione dei profani, ma riesce nell'ardua impresa, riuscita invero a pochi, di trasmettere a un tempo passione e nozione tecnica. Il senso di questa lunga storia lo trovo nel consiglio che Magazzù rivolge (ed io con lui) ai lettori: nella lettura di queste pagine, per meglio seguire i viaggi, i luoghi, le esplorazioni di questi straordinari personaggi, riprendiamo in mano quel vecchio arnese di cultura che risponde al nome di atlante! Se ciò avvenisse, sarebbe già un grande risultato, un obiettivo conseguito da questo libro che merita un posto di rilievo nello sforzo di colmare il pauroso deficit di cultura marinara che, purtroppo, attanaglia il nostro popolo e soprattutto i giovani.





Luciano Ridolfi: "LO SCIRE" – Un sommergibile... un uomo..." – Edizioni Copy Express Latina Scalo.

Recensione di Paolo Pagnottella

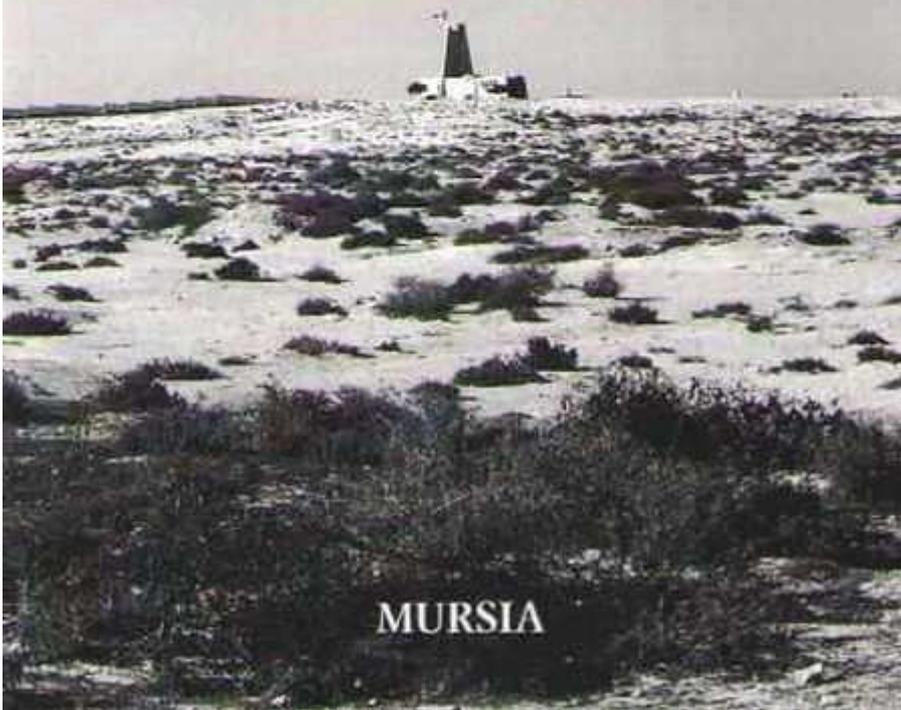
Una sera, passeggiando in Piazza San Venceslao a Praga, un Ammiraglio incontra un giovane Tenente del nostro Esercito e scambiando con lui le classiche quattro chiacchiere viene a sapere che egli è il nipote del radiotelegrafista del R.Sm. "Scirè", un giovane dallo "sviscerato desiderio" di sapere quanto più possibile sul battello del nonno. Così, l'Ammiraglio Catacchio, che scriverà poi la presentazione di questo libro, consulta archivi, studia carte e rapporti, perché sente il dovere di soddisfare quell'aspettativa di grande amore e riceve in cambio il diario dello scomparso. In questo libro, dunque, il cui corpo centrale è appunto il diario di bordo di Lodati, non si leggono i sacrifici, le bombe di profondità che scoppiano nelle vicinanze e squassano le lamiere, l'aria puzzolente e viziata che si respira a bordo, l'umidità che penetra nelle ossa: qui queste cose si vivono e ci avvolgono e ci fanno immedesimare in quel marinaio che, scrivendole, non farà ritorno, finendo la propria giovinezza sotto tonnellate d'acqua. Un brivido percorre ognuna di queste

pagine, che dobbiamo alla penna e all'amore del nipote dell'autore del diario, perché fanno rivivere un'esperienza che fu eroica "indipendentemente dai vinti e dai vincitori", scritte da un giovane come tanti altri, di cui rimangono i desideri e le aspirazioni, la generosità e l'amore per il "suo" battello, i suoi dubbi e i suoi sentimenti. Chi non conosce l'equipaggio di un sommergibile qui lo trova, vive, mangia, dorme, combatte con i suoi amici di bordo, l'uno consapevole che la propria vita dipende da ciascun altro di bordo. Scrive Romolo Lodati: " ..il più perfetto accordo regna fra tutto l'equipaggio, ciò che è desiderio di uno lo è di tutti..". Quando si è in guerra, ci s'imbatte subito nel pensiero della morte, quella "Monna Morte" che gli uomini dei sommergibili cantano nel loro inno e che rimane l'incubo costante, il pensiero dominante. In questo diario è sempre presente, aleggia su tutto e su tutti ma non come lugubre presentimento o rassegnazione, ma come virile accettazione, caso mai, di una sorte che ben si conosce e si affronta. S'intrecciano le storie vere, del battello, di Lodati, di Junio Valerio Borghese, il "suo" mitico e sempre ammirato Comandante che farà scrivere a Lodati "quando esce lo Scirè grandi cose si profilano". Quando riparte dopo ogni licenza, egli rincuora la zia con una frase che, riletta oggi, sa di profetico: "State tranquilli, finché ci sarà Borghese a comandare il battello, la pelle a casa la riporteremo di sicuro". E così partecipiamo insieme con lui e ai suoi commilitoni alle missioni di guerra dello "Scirè", trepidiamo quando va all'attacco, ci sentiamo anche noi delusi quando non si scorgono navi nemiche. Così, arriviamo sotto le coste egiziane per realizzare alla più clamorosa ed efficace azione mai compiuta, l'attacco degli uomini della X^a MAS, fuoriusciti dallo "Scirè", alle più potenti corazzate nemiche ancorate dentro il porto di Alessandria. E il ritorno vittorioso alla base e le congratulazioni, le medaglie, la consapevolezza di avere compiuto molto più che il proprio dovere. Poi, Borghese lascia il comando e, con lui, sbarca tutto l'equipaggio tranne... Lodati, il cui incarico non trova sostituti. Il battello partirà così il 6 agosto 1942 per l'ennesima, rischiosa missione nelle acque di Haifa (operazione S.L.1) ma dal 10 agosto successivo nessun segnale radio sarà più intercettato dallo "Scirè". Memorizziamo questo punto nave: 32°54',5 Nord, 34°58' Est., profondità 32-34 metri. Vi giace il più glorioso sommergibile della Marina Italiana, spezzato in due tronconi, come le vite degli uomini del suo equipaggio.



DANIELE SANNA

**IL CAOS
DEI COMANDI**
L'AFRIKA KORPS E GLI ITALIANI
A EL ALAMEIN



Daniele Sanna: "IL CAOS DEI COMANDI – L'Afrika Korps e gli Italiani a El Alamein" – Mursia Editore.

Recensione di Paolo Pagnottella

Questo interessantissimo studio di Sanna, dottore di ricerca presso l'Università di Pavia, analizza i rapporti fra Italiani e Tedeschi in Africa, attribuendone correttamente i contraccolpi alle lotte di potere che maturavano "altrove". Ormai non v'è più alcun dubbio che, per l'armata italo – tedesca, El Alamein fu una trappola. Maggiori erano le forze e migliori le capacità di approvvigionamenti del nemico. L'obiettivo di questo libro è di esaminare quella sconfitta nell'ottica, finora inesplorata o colpevolmente trascurata, del funzionamento delle catene di comando italiane e tedesche, fattore decisivo dell'efficienza di ogni esercito. E' dunque una perla, questa, che va ad aggiungersi appropriatamente alla collana delle rievocazioni, testimonianze e storie scritte e documentate su una delle più celebri e importanti battaglie della seconda guerra mondiale, determinante per le

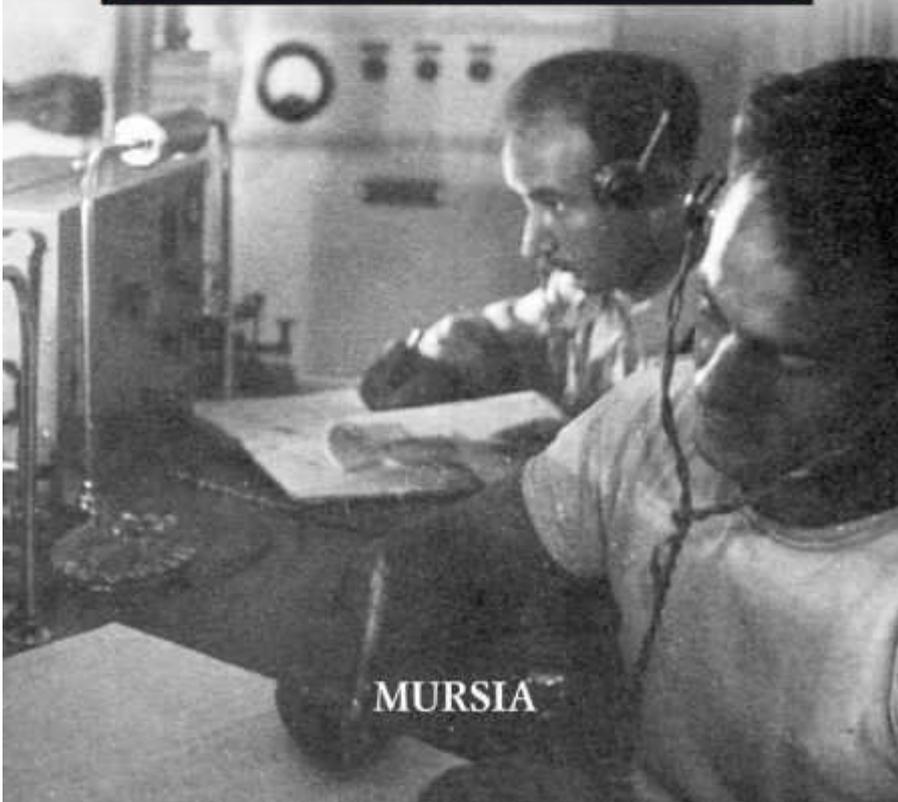
sorti dell'intero conflitto. Se la prima parte si concentra sullo studio analitico e impietoso, come compete e ci si attende da ogni storico serio, dei disguidi logistici e degli errori dei vari comandi, chiarificando in quali situazioni maturarono i fatali dissidi fra Italiani e Tedeschi, la seconda focalizza quella battaglia alla ricerca e all'approfondimento di quegli episodi che misero a dura prova l'organizzazione dei reparti. Si viene così a colmare la profonda lacuna che si riscontra nella letteratura delle due parti, le quali hanno sistematicamente e lungamente ignorato l'una la documentazione tedesca e l'altra il punto di vista italiano. Così, nel tempo, si è sviluppata una sorta di "versione mitica ed eroica" della sconfitta patita nelle sabbie egiziane. Ora, con questa paziente, meticolosa e a volte dissacrante ricerca, tratta principalmente dallo studio dei diari ufficiali del Deutsches Afrika Korps, si perviene alla descrizione del succedersi delle operazioni in modo tale da far emergere e chiarire non solo dubbi storiografici ma soprattutto quelle divergenze operative che condizionarono l'andamento della battaglia. Dai diari del DAK si possono ben evidenziare tutti gli elementi entrati nel grande gioco delle operazioni militari e ciò consente di confrontare meglio opinioni difformi e assai spesso divergenti. Rimangono le incognite dei vari perché, a cominciare dalla "strana" rivoluzione dei comandi italiani, operata dal nostro Comando Supremo (gen. Cavallero) proprio nell'agosto 1942, quando eravamo attestati sul fronte di Alamein e di tutto necessitavamo fuorché di una revisione (con annessa confusione) delle dipendenze operative. Appare anche sotto diversa luce l'idea di Rommel della creazione di unità miste italo-tedesche, volta certamente a incrementare l'efficienza e la tenuta delle unità italiane ma destinata a creare un'enorme quantità di problemi a entrambe le linee di comando che si apprestavano al grande balzo o alla strenua resistenza. Fatto è che si arrivò alla "grande battaglia" (23 ottobre- 4 novembre 1942) dopo oltre due mesi di assestamento durante i quali, alla crisi dei rifornimenti, si aggiunsero le (evitabili) divergenze fra i comandi dell'Asse. Un documento ufficiale dello SME, ancora nel 1961, riporta che "l'esito della battaglia sarebbe stato diametralmente opposto se Rommel avesse maggiormente creduto nella vittoria". Il Feldmaresciallo tedesco riconosce nel suo diario che "avevamo perduto la battaglia decisiva della campagna africana", ma gli risultò sorprendente che non si cercasse di analizzare gli errori commessi e invece si affibbiasse la sconfitta al comando delle truppe. Ma "la carriera militare della maggior parte di coloro che muovevano simile accusa – egli riporta – era caratterizzata dalla costante lontananza dal fronte", fedeli al principio "weit vom Schuss gibt alte Krieger" ovvero lontano dalle fucilate si diventa vecchi guerrieri. Mi è molto piaciuto questo libro perché completa gli studi sulla battaglia e ne esamina con dovizia di documentazione e stringata logica uno degli aspetti principali, eppure troppo spesso evitato o trascurato ma che ogni buon soldato o storico o anche semplice appassionato dovrebbe invece tenere ben presente per la migliore e più efficace interpretazione dei fatti di guerra.



ENRICO CERNUSCHI

«ULTRA»
LA FINE DI UN MITO

LA GUERRA DEI CODICI TRA GLI INGLESI
E LE MARINE ITALIANE
1934-1945



Enrico Cernuschi: "ULTRA – La fine di un mito" – Ugo Mursia Editore.

Recensione di Paolo Pagnottella

Attendevo con ansia questo libro di Enrico Cernuschi perché, conoscendolo bene come attento ricercatore, sapevo della sua passione per la "caccia" alla verità e immaginavo che nel suo carriera finisse, prima o poi, anche la storia delle decrittazioni. Il segreto Ultra, in altre parole l'insospettata capacità degli Inglesi di leggere i cifrati, fu rivelato in prima mondiale dai polacchi nel 1967 ma fu solo nel 1974 che fece rumore l'uscita dell'ormai classico "Ultra secret" di Frederick William Winterbotham. Da questa "battuta di caccia" di Cernuschi esce per la prima volta un confronto fra le vere decrittazioni navali britanniche e quelle messe a segno dalla Regia Marina (con il doveroso omaggio al troppo trascurato ammiraglio Luigi Donini, il nostro silenzioso asso in materia crittografica) e dalla Marina Repubblicana fra il 1940 e il 1945. Ne risulta, sull'inoppugnabile base dei documenti britannici rintracciati al TNA (ex PRO), che forse la verità

non è quella finora sbandierata dall'allora nemico (e presa per oro colato dalla nostra succube letteratura). Il mitico Bletchley Park (almeno la sezione italiana) collezionò anche una ricca serie di "fiaschi" ma, dopo la guerra, questi furono cancellati con disinvoltura e sostituiti con una relazione nella quale furono evidenziati solamente i successi (e, fra questi, anche alcuni inventati di sana pianta). Da questo confronto, da questa lotta condotta senza esclusione di colpi, parallela ma altrettanto impegnativa e decisiva quanto la guerra guerreggiata sopra e sotto il mare, emergono episodi e successi finora ignorati ma che gettano una luce nuova e diversa sulla prospettiva storica e, soprattutto, sulla verità. A me sta a cuore soprattutto segnalare come, dalla lettura di queste pagine e dalla ricostruzione che ne emerge, risulti un quadro del tutto diverso rispetto a quello supinamente accettato in merito alla guerra condotta dalla nostra Regia Marina nel secondo conflitto mondiale, finalmente contrastabile e obbligatoriamente da riscrivere. Questo libro potrebbe aprire (o riaprire) discussioni e polemiche, ma queste potranno essere affrontate finalmente con maggiore cognizione di causa e necessariamente sfrondate da pregiudizi, perché questo lavoro inchioda chiunque voglia parlare di "intelligence" a un approfondito esame di coscienza, necessario sempre, ma ora soprattutto che ci si offre la chiave per rivedere la vulgata fin qui imperante. Mi piace rilevare come Cernuschi non intenda distruggere il lavoro fatto da altri in precedenza ma, dati alla mano, dimostrare che, con le nuove disponibilità d'archivio, si possono trarre diverse e più coerenti deduzioni. Cernuschi è studioso di materia navale, fra i più considerati non solo dal Naval Institute della US Navy, e il frutto di questo suo ultimo lavoro è altamente suggestivo. Prima, la Marina pullulava di traditori – vedasi Trizzino – poi con Santoni si è cercato di scrollarle di dosso tale nomea attribuendo a Ultra poteri e risultati quasi divinatori, come se noi fossimo sprovveduti e ingenui e loro, gli Inglesi, abilissimi decrittatori in grado di prevedere ogni nostra mossa. Il gioco era sempre a scaricare su qualcuno o qualcosa quelle che erano indubbiamente molte delle nostre inefficienze e inadeguatezze. Cernuschi afferma che, avendo il coraggio di guardare bene ai documenti e alle testimonianze, non era né l'una né l'altra cosa perché, semplicemente facendo "due più due" e non avallando leggende, sapendo ben mettere in evidenza quanto spunta dagli archivi, guarda caso non siamo stati né così scarsi né così traditori (caso mai, occorre volgere bene lo sguardo alle macchine cifranti dei Tedeschi e della nostra Regia Aeronautica, finora fuori dal mirino della critica e non si capisce bene perché). Qui si arriva alla conclusione che, nel campo intelligence, abbiamo giocato una partita ad armi almeno pari e anzi, avendo mezzi scarsi (come sempre) ma di uomini adeguati (come sempre) gliele abbiamo anche suonate (cosa questa che, con i condizionamenti del dopoguerra, proseguiti fino ai giorni nostri, non lo potevamo dire, per non dare fastidio a qualcuno). Se le rivelazioni su Ultra avevano lodevolmente aperto una via fino allora inesplorata (ma forse giungendo a conclusioni, con il materiale allora disponibile, un po' troppo assolutorie) oggi il piatto della verità può tornare in equilibrio, a tutta riparazione dei danni fatti all'onorabilità e alla professionalità della Regia Marina negli anni passati. Conclusione del libro: troppe volte abbiamo assistito all'"innamoramento" di una tesi o di un autore, frutto di una pessima cultura di fondo e di un'approssimata conoscenza della

storia navale. Cernuschi rappresenta sicuramente una spina nel fianco della storiografia “ufficiale”, un pungolo che la rimette in discussione, fornisce altri spunti, invoglia a non credere a scatola chiusa, instilla dubbi (ma, se ben ricordo, dubita ergo sum). Chi si voglia confrontare con i suoi dati, con le sue statistiche, con gli elementi da lui riportati farà bene a munirsi di altrettanta pazienza e competenza, andare negli archivi (e non limitarsi a estrarre da opere altrui) e solo munito di queste “armi” provare a confutare quanto lui ci presenta con rara efficacia, determinazione e passione.



UMBERTO MONTEFIORI

LA SPEDIZIONE DEI MILLE



EDIZIONI GIUSEPPE LATERZA

Umberto Montefiori: la Spedizione dei Mille – Edizioni Giuseppe Laterza Bari

Recensione di Paolo Pagnottella

Umberto Montefiori accetta, con questa sua opera, una sfida adeguata ai tempi che viviamo, quella di ridare fiducia a noi stessi nel nostro futuro, basandosi sulla nostra intrinseca caratteristica, in altre parole la capacità di affrontare e superare situazioni difficili quando si comprendono i motivi dei sacrifici da affrontare. L'argomento è quindi quanto mai adatto per guardarsi allo specchio, per riscoprire il possesso di una nostra "grandezza", per provare, come dice lui stesso in prefazione, "la gratificante soddisfazione d'appartenere a un Popolo – scritto proprio così, con la P maiuscola – che ha saputo, confidando in se stesso, compiere imprese straordinarie". Con questa traccia, ripercorrere l'impresa dei Mille, assaporarne la fragranza patriottica, gustarne il folle coraggio di gettarsi in una "mission impossible" può servire a guardare con occhi diversi l'enorme impegno che ci aspetta ogni giorno ai nostri giorni. Il fatto è, forse, che noi abbiamo bisogno di un "capo" capace di mangiare pane e formaggio con i suoi uomini, che non dica "andate avanti", ma "seguitemi", ma occorre che quando ci sarà noi ci saremo, pronti all'impresa. Questo libro ripercorre la vicenda con questi occhi, la offre all'attenzione senza trascurare tutti i contributi che si sono man mano andati sviluppando, polemiche e rivendicazioni incluse, dal ruolo di Palmerston e della flotta inglese alla politica del re Ferdinando II, dal ruolo della Chiesa a quello dei generali borbonici. Mi piace segnalare che Umberto evidenzia con coraggio e serena puntualizzazione anche il ruolo della mafia e della camorra ma pone giustamente l'accento sullo straordinario connubio fra il miglior condottiero possibile e il cervello più fine, ossia Garibaldi e Cavour, il cui "progetto" nasce e si realizza sulla scacchiera internazionale mossa dopo mossa. Oggi va di moda affibbiare al Cavour l'idea e la mira rivolte alla creazione di uno stato unitario settentrionale e ve ne sono le prove, ma leggere la vicenda così come proposta da Montefiori fa ritenere logico, consequenziale e per nulla stonato anche questo "progetto", portato avanti da Garibaldi e dalla Società Nazionale Italiana di La Farina e Pallavicino per conto terzi. Fa bene quindi l'amico Umberto a riportare in epigrafe questa frase di Cavour: " Garibaldi ha reso all'Italia il servizio più grande, ha dato agli Italiani la fiducia in se stessi" e scusate se è poco, dopo secoli di servaggio e dominazione straniera. Lo considero quindi un libro indispensabile a colui o coloro che si propongono alla guida della "res pubblica", affinché traggano linfa, ispirazione e coraggio. Un'ultima nota: finiamola, ci dice quest'opera, con le artificiali e artificiose beghe fra noi. Lo dice a chiare lettere Garibaldi stesso: " Con la truppa napoletana andrei ovunque". Il libro termina assai appropriatamente con il testo del telegramma che Garibaldi inviò al La Marmora il 9 agosto 1866, quando si stava preparando l'armistizio di Cormons che porrà fine alla terza guerra d'indipendenza. L'Italia usciva sconfitta a Lissa e a Custoza, ma a Bezzuca l'onore (e il posto al tavolo dei vincitori) fu salvato da Garibaldi, un "ribelle" sì ma che sapeva ubbidire e, infatti, acconsentì a ritirarsi dal Tirolo che aveva a portata di tiro con il famoso telegramma monoparola ma monolitico: Obbedisco. Ecco la via, dunque, genio e

disciplina, entrambe caratteristiche innate nel nostro popolo e sulle quali si può sempre costruire o ricostruire.



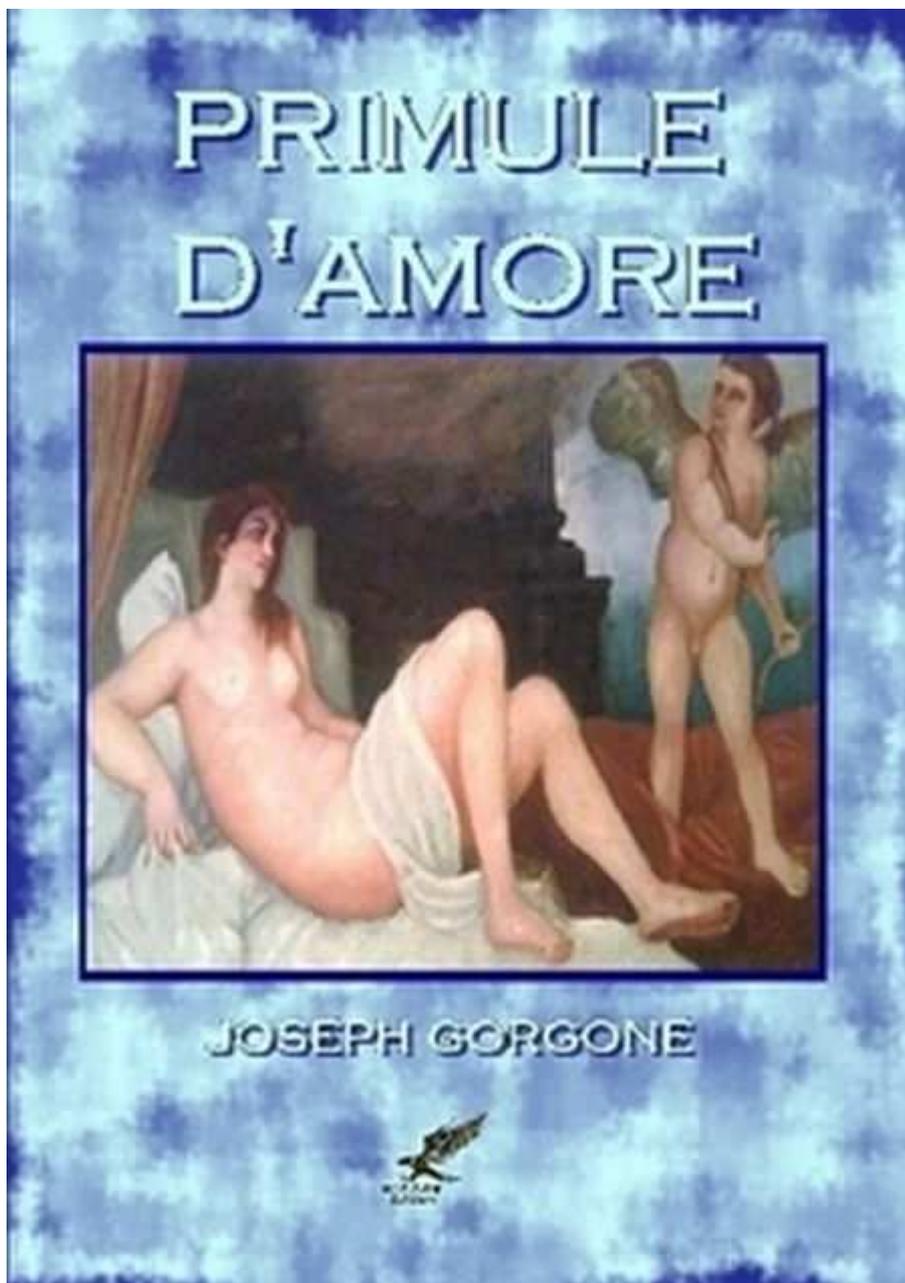
Paolo Bembo e Salvatore Grillo: LA PITTURA DI MARINA IN ITALIA – Fergem Editore

Recensione di Paolo Pagnottella

Il pittore di marina, scrive la storica dell'arte Carla Isabella Elena Cace nella sua prefazione, si distingue dai pittori di tutti gli altri generi per l'approfondita conoscenza tecnica delle imbarcazioni raffigurate, frutto di studio ma anche di vera passione, così come delle variazioni cromatiche delle condizioni del mare. Ecco così spiegato il grande pregio di questo volume, avere ricostruito e narrato l'evoluzione del particolare filone di storia dell'arte italiana, da noi purtroppo assai poco trattato e conosciuto, spesso traviato se non affrontato superficialmente. Molto seguito e

conosciuto, invece, in ambito nordeuropeo, sottolinea così la grande “marittimità” dei popoli nordici, dai Francesi ai Paesi Bassi agli Inglesi e fa rimarcare il basso tasso della medesima qualità presso di noi Italiani, nonostante la posizione geografica e la storia che più marittima non si può. Qui si compie una specie di miracolo riparatore, ridonando all’Italia quello che è dell’Italia e della sua tradizione gloriosa e secolare di nazione di mare, che sul mare ancor oggi, in barba agli smemorati e agli incolti, vive, prospera e commercia. Nulla meglio di un dipinto è in grado di evocare, produrre emozioni, generare fantasie e riflessioni. In questa benemerita opera dei due amici Bembo e Grillo, sono raccolti in armoniosa sequenza i paesaggisti, gli artisti di costa, i naviganti-artisti che, da Vettor Carpaccio fino ai giovani d’oggi, passando da Canaletto, De Martino e Claudus, hanno rappresentato la cultura pittorica navale nazionale. Ed è opera di altissimo pregio sia per il testo accattivante e snello sia per la ricchissima dotazione d’immagini le quali costituiscono da sole una collezione per appassionati e ammiratori. Non vi è alcun cenno di graduatoria perché non è possibile stilarla, essendo il soggetto stesso, il mare, elemento che rappresenta un cimento rifiutato dai più, alla cui vista solo una grande emozione e un’innata arte, supportata da raffinata tecnica pittorica, possono dare la stimolo all’impresa. Così, quando la nave cessa di essere un contorno del tema dell’opera, un suo semplice elemento decorativo per assurgere ad accurata protagonista nasce e si definisce la pittura di mare. Anche altre “arti”, come la fotografia e la cinematografia, ritraggono mare e navi, ma i mezzi meccanici che ne stanno alla base ne riducono l’interpretazione, l’emozione che è invece propria del pittore, ne potenzia il messaggio, dona un suo inestimabile valore aggiunto. Possiamo dire che questo sia un libro di viaggio “sui generis”, che conduce marinai e “terragnoli” attraverso paesaggi, porti, battaglie, bonacce e tempeste, vele e sartiami: per noi marinai saranno ricordi, volti di amici, situazioni in cui immedesimarsi ancora una volta, per tutti gli altri un vero “bagno” in una cultura straordinariamente valida, emozionante e basilare per un popolo dalle profonde radici marinare e le cui glorie sono quasi esclusivamente riconducibili al mare e agli uomini di mare.





Joseph Gorgone Primule d'amore

A tutti i Marinai d'Italia: il ricavato dalla vendita del libro andrà devoluto al nostro marinaio "Lillo", la cui vicenda umana è già a vostra conoscenza.

Costo del libro: Euro 10,00 più spese di spedizione.

Per l'acquisto: Sig. Germano Marini, Presidente della "equipe del Cuore" Onlus – mail skipper.61@live.it – tel. 328.7537354

Recensione di Paolo Pagnottella

Joseph Gorgone è un uomo poeta della e nella vita, quella vita che lo ha formato fin da giovanissimo per via delle vicissitudini che lo hanno indotto ad andare lontano, oltre oceano.

Joseph è figlio del mare e del mare ha colto la nostalgia, il canto e quella voglia di raccontare così, in punta di piedi ... raccontare di sé e dei suoi sentimenti; puri, semplici, tipici dell'uomo umile, onesto ma grandi allo stesso tempo perché veri, mai artefatti e rinchiusi dietro steccati di idolatria poetica.

“Primule d’amore” è l’anima di Joseph che racconta l’amore; a tratti con grande gioia, a tratti, invece, con malinconia quella di chi l’ha cercato, seguito, inseguito, trovato, perduto e riacciuffato. È l’amore che è di tutti ma che diviene intimo e delicato e si fa grande, proprio come quel mare che ha amato ed ama Joseph, in cui ha racchiuso le sue paure ma da cui ha tratto anche la forza per sopravvivere e poi vivere, fino a lasciare che il cuore cantasse ogni lacrima trattenuta su dei fogli che sono poesia !



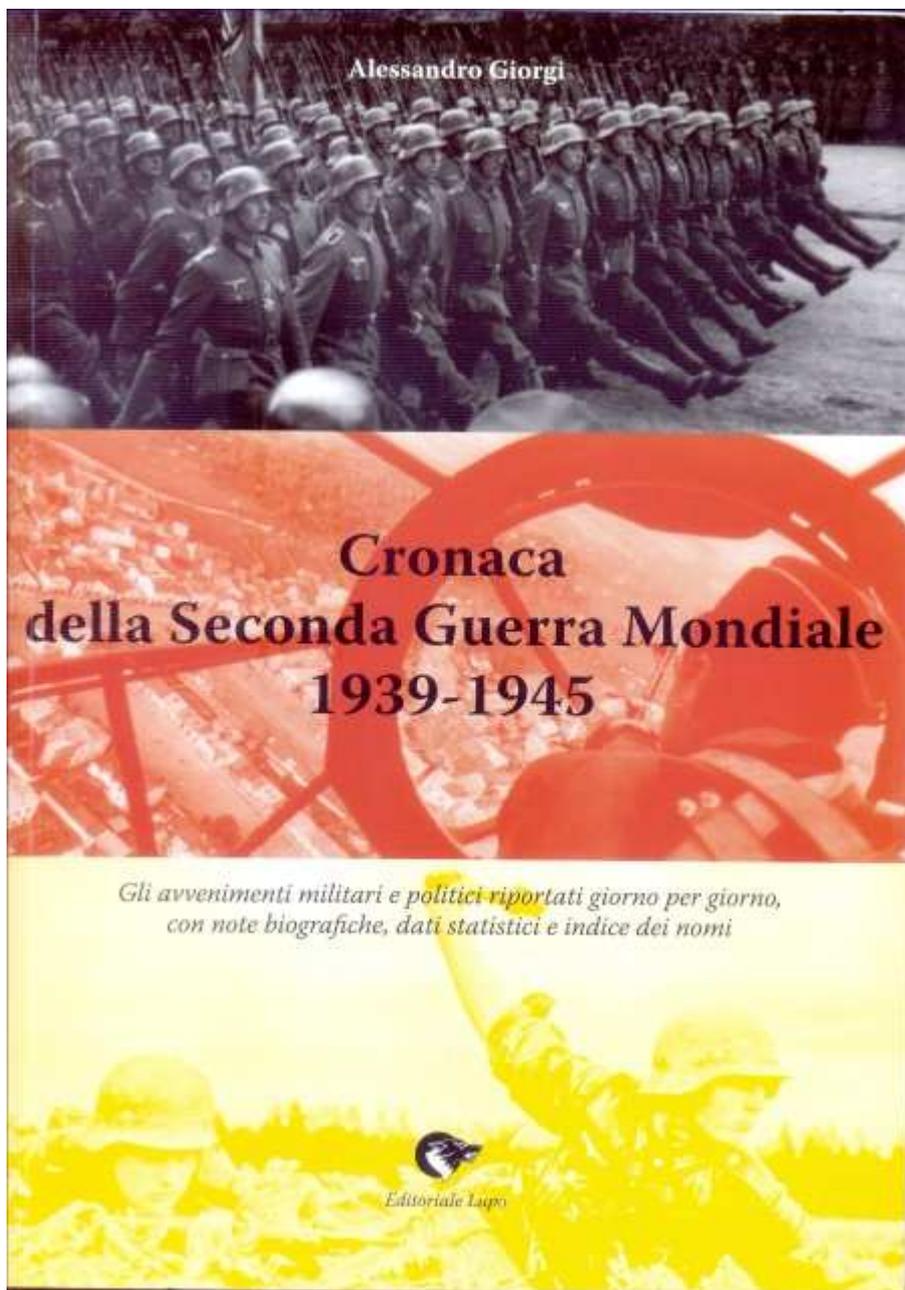
Ugo Foschini: "La mia guerra in mare e... dintorni" – GBE Editori.

Recensione di Paolo Pagnottella

Ho conosciuto il Comandante Foschini e ne conservo un ricordo affettuoso e ammirato. Ero allievo Capocorso della Scuola Militare "Morosini" a Venezia, nell'ultimo anno scolastico prima della

maturità quando si ormeggiò a Venezia il mitico “Corsaro II”, reduce dal trionfo della regata delle Bermuda, al comando del Capitano di Vascello Ugo Foschini. Fu organizzata una partita di calcio fra equipaggio e allievi e, quando scendemmo in campo, io da capitano della squadra allievi mi trovai di fronte...il Comandante Foschini, capitano di quella del Corsaro, in calzoncini corti. Lui, piccolo di statura, capelli impomatati e baffi neri, era sempre il Numero Uno, sempre al comando, e giocava ...portiere! Io lo ammirai d’istinto, per il carisma che promanava, ancora così baldanzoso e sportivo, sperando in cuor mio di... essere come lui quando avessi raggiunto la sua età! Poi imbarcai sul “suo”Corsaro, in regata fino a Trieste e ne conobbi le doti di marinaio provetto, velico di fama mondiale, ammirato dagli Inglesi per quella sua spavalda risalita del Tamigi alla vela (non si vedeva, credo, dai tempi di Tromp e De Ruyter con la scopa a riva!). Parlava con rara efficacia, dava ordini chiari e inconfondibili, era il primo alla manovra e pretendeva da tutti ordine, disciplina, calma e raziocinio. Perché questa premessa-ricordo? Perché leggendo il suo libro, l’ho ritrovato, come se fosse ancora davanti a me, con il suo sguardo limpido e determinato, con le sue citazioni che gli venivano spontanee dalla sua vasta ed evidente cultura umanistica, con il suo linguaggio essenziale, i suoi giudizi sereni ma tranchant, vere e proprie “note caratteristiche” inconfutabili. In questo suo lavoro, egli traccia la sua vita come fosse una rotta, narra dei tempi, dei personaggi che ha incontrato, degli avvenimenti che ha vissuto con serenità assoluta, da “dentro” ma nello stesso tempo con disincanto. Quando introduce un Comandante o un personaggio che trova sulla sua strada, ne premette il suo giudizio, favorevole o contrario che sia, ma sempre onesto e appropriato. Non si tratta di un diario, letteralmente inteso, la vita di Foschini è qui quasi un pretesto per ripercorrere un periodo di storia marinara prima che passi nel dimenticatoio collettivo. Ecco perché sono grato al mio “vecchio” Comandante per averlo scritto, perché una figura come la sua, con la sua passione per il mare, con l’assoluta dedizione alla professione, con il coraggio delle decisioni, rappresenta molto più che un modello di Ufficiale di Marina da proporre. Questo suo racconto tramanda ai giovani un modello di Uomo.





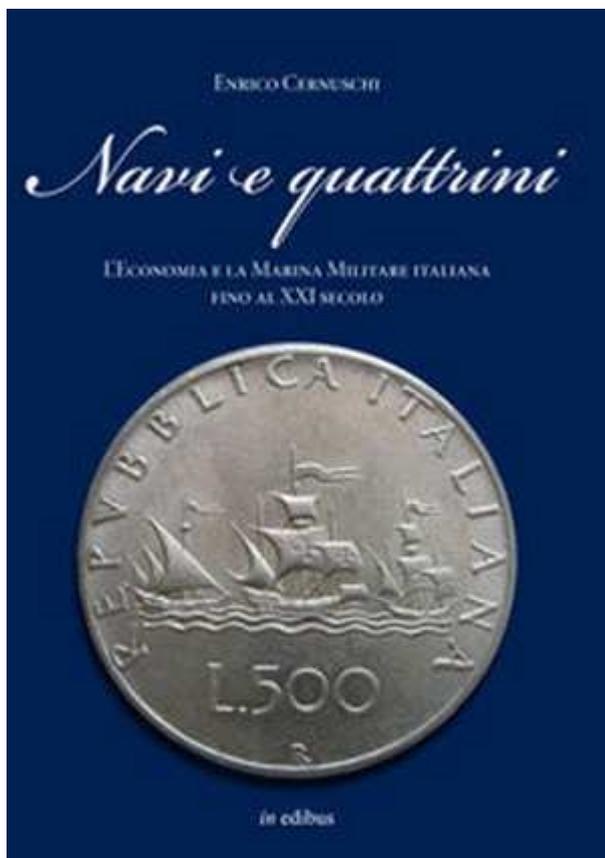
Alessandro Giorgi: "Cronaca della Seconda Guerra Mondiale 1939-1945" – Editoriale Lupo, Vicchio (Firenze).

Recensione di Paolo Pagnottella

Sono stato molto favorevolmente colpito da quest'opera, che punta a essere un vero e proprio manuale di pratica e rapida consultazione degli eventi di quei fondamentali sei anni di guerra che hanno cambiato il mondo. Mi piace molto che si venga in esso a riequilibrare una situazione che ha sempre visto favorire, in questo tipo di letteratura, determinati teatri e scacchieri, quali quelli dei fronti orientali e del Pacifico, poiché qui l'attenzione e la cura dei dettagli del settore mediterraneo sono oggetto di attenzione specifica. E per noi marinai la guerra sui mari e sotto i mari viene a ricollocarsi al suo giusto posto di rilevanza. Così, la trattazione dei vari fronti e aspetti del conflitto terrestre, navale, aereo e politico, assurge a un livello davvero omogeneo e aggiornato, anche se doverosamente trattato con uno stile sintetico e asciutto. L'ampio respiro di quest'opera deriva anche dall'aver utilizzato, in maniera appropriata, i più recenti e disponibili frutti delle ricerche negli

archivi finalmente resi disponibili, non ultimo quello dell'Armata Rossa ex sovietica, miniera inesauribile di documentazione di elevatissimo valore. La scorrevolezza delle pagine, che nulla toglie all'esattezza e accuratezza delle medesime, è amplificata dalla saggia idea di corredare l'opera con tre corpose appendici, che ne costituiscono prezioso bagaglio connesso e autonomo al tempo stesso. Esse riguardano note raggruppate per anno di guerra, che aiutano a inquadrare al meglio gli avvenimenti e i personaggi, schemi e dati statistici, indispensabili per comprendere appieno quanto e quale sia stato lo sforzo militare, economico, industriale e umano e infine un indice dei nomi che, per facilitare la consultazione, sono raggruppati per nazione. In questi elaborati spicca la particolare cura e dedizione agli aspetti e dettagli inerenti alla realtà italiana, troppo spesso minimizzata se non ridicolizzata. Rilevo l'impegno dell'autore, cui deve essere riconosciuta la non facile responsabilità delle scelte, dalla quale dipende non solo la completezza ma soprattutto l'autorevolezza dell'opera, attributi che merita incondizionatamente. Un'ultima notazione deve essere riservata alla cura con cui sono trattati molti degli "episodi" che altri avrebbero o hanno definito minori, che in questo lavoro sono invece messi nella giusta posizione quando dotati di particolare valore simbolico, psicologico, politico o tecnologico. In sintesi, un libro che, se pur apparentemente tratti un tema sviscerato e studiato in lungo e in largo, come appunto il secondo conflitto mondiale, tuttavia apporta un "quid" di freschezza e d'interesse, perché scorrendo le sue pagine sono certo che ogni lettore, espero o solamente incuriosito, vi troverà qualche spunto inedito, ignoto o sorprendente, cosa che in fondo mi pare essere l'obiettivo dell'autore cui va il mio plauso.





Enrico Cernuschi: "Navi e quattrini. Economia e Marina Militare Italiana fino al XXI secolo" Edibus Comunicazione – Vicenza.

Recensione di Paolo Pagnottella

Il titolo dell'opera potrebbe indurre a pensare che l'argomento sia "paludato" e appannaggio del settore specialistico in materia sia navale sia economica. A me è perso invece subito evidente, fin dalle prime pagine, che l'obiettivo era esattamente l'inverso. E il perché emerge chiaramente quando sono richiamati, in tutta "franchezza di analista", i concetti basilari d'interpretazione degli avvenimenti. E' proprio il vasto pubblico, il vero destinatario di queste pagine, scritte con la consueta chiarezza, che vanno perciò dritte al problema, senza circonlocuzioni o arzigogoli o concessioni di comodo al potere (o al potente) di turno. Qui, insomma, chi vuole entrare nel merito lo può fare, perché è preso per mano e condotto passo passo, sul filo della conoscenza dei veri elementi in gioco, attraverso i secoli in cui la legger del mare si è sempre intrecciata indissolubilmente con quella dell'economia, cioè con il benessere dei popoli. Arriva dunque a proposito quest'analisi, oggi che non solo i politici al potere ma sembra anche, tutti quelli che dissertano (più o meno consapevolmente) di economia sembrano avere smarrito la radice del problema, i suoi parametri costituenti, correndo dietro a falsi idoli e falsi bersagli. Un po' come gli indici di borsa sparati ossessivamente ogni mezz'ora sui teleschermi, che danno l'apparente sensazione di expertise a tutti. L'ampia e attentissima analisi che Cernuschi propone del sistema economico mondiale porta alla logica conclusione che chiunque abbia davvero voluto il bene della propria gente ha sempre curato la sua Marina, mantenendola adeguata alle esigenze reali del tempo. A chi oppone una visione microeconomica contingente, allarmistica e miope, le cifre e le

proiezioni dimostrano che l'investimento in cantieristica e nuove costruzioni diviene sicuro rifugio e proficuo salvadanaio. In sintesi, dall'efficienza della Marina dipende in larga (se non totale) misura l'economia nazionale da cui discende che occorra dedicare alla stessa adeguati provvedimenti legislativi che coincidono perfettamente con gli interessi nazionali. Con uno stile molto efficace, Cernuschi richiama l'attenzione sul concetto che sopravvivenza della flotta uguale sopravvivenza della nazione, auspicando fra le righe che il potere politico ne prenda finalmente coscienza e dedichi a un serio, innovativo programma di ammodernamento della flotta il giusto dosaggio di attenzione, trattandosi di una delle fondamentali poste in gioco per il futuro credibile di una nazione dell'importanza e della tradizione quale quella italiana. Oggi che la Marina italiana si trova nuovamente (direi quasi ciclicamente) alle prese col classico dilemma, adeguarsi o scomparire, le profetiche pagine di Cernuschi arrivano tempestivamente a coinvolgere il grande pubblico. Se il 90% del commercio mondiale viaggia via mare, se la tendenza del rapporto costo/efficacia fa ragionevolmente prevedere la presenza di navi sempre più grandi, dovrà necessariamente conseguire che le nuove rotte andranno vigilate, protette e assicurate. E qui si richiama doverosamente al connubio inscindibile fra marine militari, mercantili e cantieristica quale risposta adeguata se si vogliono assicurare i flussi degli approvvigionamenti e i mercati. La Marina quindi come "moneta" che deve essere spesa per assolvere il compito non solo militare ma dell'istituzione statale. L'autore propone quindi, dall'alto della sua profonda e maturata esperienza di analista e storico, la costruzione di una nuova flotta, basata su unità "tuttofare", in numero sufficiente (Nelson diceva che "only numbers can annihilate") per un impiego in quel "Mediterraneo allargato" che le vicende che viviamo oggi insegnano essere la dimensione dell'impegno strategico italiano. La validità di questa tesi sta proprio nel percorso di storia navale che l'autore propone, a riprova dei legami strettissimi (ma troppe volte ignorati o omessi) fra economia reale, finanza e potere marittimo. Credo si tratti, allora, del libro giusto nel momento giusto, in cui occorra rendere noti i veri termini di un dibattito che non può e non deve restare confinato a una ristretta cerchia. Validissimo e inoppugnabile dal punto di vista della storia navale, ne rende attualissime le lezioni e le proietta sui problemi d'oggi. Vale per tutti la celebre frase di Colbert: "La Marina è una questione di economia ma l'economia dipende dalla Marina". Davvero un'eccellente opera che unisce all'accuratezza dei dati un pensiero chiaro, lineare e ben esposto: mi auguro che lo leggano in tanti ma soprattutto quelli che abbiamo delegato a decidere per noi.





Gianni Milano: In un Battito d'Ali – NANE Edizioni – Roma

Recensione di Paolo Pagnottella

Recensire un romanzo, per me saggista convinto e inveterato, non è stato facile, è stato però bello. Se non conoscessi Gianni Milano, il compito sarebbe stato più difficile. Invece, ho il privilegio di conoscere bene Gianni, i suoi pensieri, le sue molteplici e variegata attività, la sua napoletanità e ciò mi ha avvicinato con curiosità alla lettura di questo libro, bello fin dalla copertina e accattivante fin dal titolo, scritto con un'alternanza di minuscole e maiuscole degna d'altri tempi e altre maestre elementari. Mi sembra sia un appassionato inno all'amore scritto da un ingegnere, attività del cuore e della mente difficilmente conciliabili, a meno di non chiamarsi Gianni Milano! Infatti, l'amore che spinge il bruco Boris a fare ragione della sua vita la ricerca dell'amata farfalla Flavia costituisce il filo conduttore sul quale s'innestano osservazioni scientifiche, considerazioni filosofiche, spiegazioni razionali, convinzioni personali e ragionamenti razionali che appassionano e nutrono la storia narrata con garbo, suscitano interesse e forniscono spunti per opportune riflessioni. Non divagazioni né distrazioni ma alleggerimenti, non deviazioni o smarrimenti ma

completamenti. La “doppia” natura di Gianni, romantica eppur scientifica, appare qui in tutta la sua forza: pensieri di vivida attualità (perché sorridiamo sempre più con fatica?), riflessioni di fanciullesca, irrisolta, irrazionale consistenza (le farfalle che non saprebbero essere progettate meglio neppure da mille ingegneri) convivono e sorreggono la narrazione, che non trova attimi di flesso. Tutto inizia, ci dice l'autore, quando la sua vita è appesa a un filo, a seguito di una risalita “a pallone” dopo un’immersione nelle profondità del mare. “Non arrendersi mai” passa dalla saggezza del bruco Gior a linea-guida della vita, dove occorre sempre “pesare il tempo” che trascorri ogni giorno: la vita è più spettacolare e sorprendente di quanto si possa immaginare. Il bruco Boris e Gianni non accettano l’idea di non poter conoscere cosa ci sia al di là, oltre l’orizzonte che circonda e limita lo spazio nel quale sono nati e così vivono il sogno, senza spiegarlo. Nella narrazione si sviluppano legami incredibili, man mano si aggregano esseri che fino al giorno prima erano estranei, rendendo ragione al fatto che “non è più il tempo, la misura dell’importanza di un legame, ma l’intensità con cui lo si vive”. La storia scorre quindi leggera e gradevole, fra la meta da raggiungere e gli ostacoli da superare, fino al suo epilogo emozionante e languido, che ricorda a tutti noi che qualunque sia il percorso, c’è sempre una luce a guidarci. Non sono un grande appassionato di romanzi ma Gianni ha provato a farmi cambiare idea e mi ha insegnato qualcosa che va oltre il coinvolgimento nei lunghi giorni che servono ad un bruco ad attraversare un orto: mi ha ricordato l’obiettivo, la ragione per cui viviamo. Se dal bruco che muore, nasce una crisalide dalle ali colorate, da quello che facciamo, da come lo facciamo, dai valori che rappresentiamo e nei quali crediamo, da quello che siamo e da come saremo capaci di trasmetterlo, anche noi non moriremo, non saremo stati inutili. La farfalla ed il suo battito d’ali saremo noi, domani.





Orazio Ferrara: BATTAGLIA AERONAVALE DI MEZZO GIUGNO- DELTA Editrice

Recensione di Paolo Pagnottella

Nel corso della recente “Crociera della memoria” che l’ANMI ha organizzato nell’autunno 2013, i marinai a bordo della “Costa Favolosa” hanno ripercorso le rotte sulle acque del Mediterraneo Occidentale in cui avvennero i principali scontri e le battaglie della seconda guerra mondiale. Là hanno lanciato a mare fiori, hanno reso gli onori militari e ricordato i loro fratelli scomparsi in mare, proprio laddove essi hanno sacrificato la propria vita per la Patria. Non a caso saluto dunque, con particolare enfasi, la comparsa in libreria di questo volume dell’ormai ben noto Orazio Ferrara, del quale mi piace molto il sottotitolo: “Quando vincemmo gli Inglesi sul mare”. Passando, settantuno anni dopo, con la nave sulle acque di questa grande battaglia, abbiamo ricordato che essa fu , forse, la più limpida vittoria della nostra guerra quando Regia marina e Royal Navy si batterono dal 12 al 16 giugno 1942. Fu davvero una grande battaglia, dove gli Inglesi mossero più di cento navi con la copertura aerea dei velivoli di due portaerei e gli Italiani circa cinquanta navi e cinquecento velivoli della Regia Aeronautica e della Luftwaffe. Eppure, osserva con amarezza

l'autore, questa fulgida, limpida, riconosciuta vittoria rimane ancor oggi misteriosamente dimenticata, poco presentata e ricordata. Se ciò si può comprendere, ma fino ad un certo punto, da parte britannica (che continua a sostenere che si trattò di due operazioni separate), meno ciò è accettabile da parte nostra, per la combattività e la determinazione finalmente messi in campo e per l'indiscutibile risultato raggiunto. Bene dunque ha fatto Ferrara a contribuire, con questa opera snella, appropriata e esaustiva, a riportare all'attenzione un fatto d'arme che onora la Marina e gli Italiani in un momento in cui il panorama politico ed economico riporta indici di segno contrastante. Se ne traggono molti insegnamenti e molti convincimenti corroboranti per lo spirito e per la verità storica: se ci rapportiamo all'avversario che avevamo di fronte, la più potente Marina del pianeta, allora a testa alta ribadiamo che ne uscimmo con un successo davvero brillante, che deve rimanere negli annali della Storia. All'ottimo corredo fotografico si associa una narrazione basata sullo sviluppo temporale degli eventi che consente un'agevole lettura, senza fronzoli ma efficacissima , che prende per mano e accompagna attraverso gli avvenimenti e sottolinea, se ce ne fosse ancora bisogno, come la direzione ed il coordinamento in mare di tante unità ed il sincronismo con le azioni aeree siano stati la chiave del successo. E noi Italiani ne fummo capaci.



Dino Memmo e Sergio Ravagnan: Salvatore Todaro, il corsaro gentiluomo

Grafica e stampa "Grafiche Tiozzo" per Art Print Editrice – Copyright ANMI Chioggia (cui rivolgersi per eventuali acquisti)

Recensione di Paolo Pagnottella

Originalissimo e accattivante volume, la cui grafica inconfondibile dobbiamo a Dino Memmo mentre i testi e le ricerche storiche, precise, inoppugnabili e accurate sono di Sergio Ravagnan.

Se vogliamo che i giovani “vengano a noi”, dobbiamo saper comprendere il loro tempo, il loro modo di essere, le loro esigenze e il loro linguaggio, tutti aspetti a volte lontani – anche molto lontani – dai nostri e dal nostro modo di interpretarli. Questo lavoro dimostra che si può ottenere che i giovani ci ascoltino, leggano quello che noi desideriamo trasmettere e comprendano il messaggio che vorremmo fosse da loro correttamente capito e interiorizzato. Quest’opera è al contempo semplice ma completa, espressiva in chiave moderna e storicamente precisa, tanto che alla fine della lettura anche un adulto, come me, come tanti di noi, non può che sentirsi “migliore”, direi appagato, condividendo tutto lo sforzo fatto dagli autori per dire ai giovani quello che abbiamo il dovere di dire loro. Usare l’arte del fumetto da un lato del libro e una presentazione concisa dall’altro mi sembra dunque operazione molto ben riuscita e degna di elogio, perché sicuramente sarà gradita al pubblico che vuole apprendere senza stare dall’altro lato della cattedra ma divertendosi.

Non è certo il primo né sarà l’ultimo libro su quel campione di umanità e professionalità che fu il Comandante Todaro, per noi sommergibilisti ancor oggi esempio luminoso e personalità di riferimento: ma quest’opera consegue un risultato che tutte le altre hanno solo parzialmente raggiunto, quello di presentare una biografia moderna, frizzante, accattivante nei termini in cui si esprime. Summa di storia navale, equilibrata sintesi, anche psicologica, di una personalità complessa e poliedrica come quella di Todaro, il libro usa un frizzante ed espressivo tocco di disegno. È un volume certamente destinato alle biblioteche dei giovani ma non sfigura di certo in quelle degli storici.

Mi complimento con gli ideatori e i realizzatori, dei quali si comprende perfettamente il disegno e ciò non sempre si può affermare di fronte ad opere più paludate. Se l’obiettivo era quello di contribuire a colmare la gravissima lacuna di cultura marinara che affligge le nostre genti, posso con certezza affermare che è stato perfettamente centrato, così come centrati erano i colpi di cannone e i siluri del “Cappellini”.





Erminio Bagnasco e Maurizio Brescia: I SOMMERGIBILI ITALIANI 1940-43 (due parti: la prima, Mediterraneo, bimestrale di novembre-dicembre 2013, la seconda, Oceani, bimestrale gennaio-febbraio 2014) – STORIA MILITARE DOSSIER

In vendita in edicola (euro 10) sino a febbraio 2014 – disponibile c/o “TUTTOSTORIA”
(www.tuttostoria.it – Euro 13,00)

Recensione di Paolo Pagnottella

Suscita grande interesse e rinnova profonde emozioni la pubblicazione di questi due agili, curatissimi e approfonditi dossier. Ben noti gli autori, esperti conoscitori della materia militare e appassionati storici navali, apprezzati e attenti divulgatori che meritano un pubblico vastissimo. Infatti, essi usano il metodo chiarissimo della ricerca diretta alla fonte e oggettiva, supportata da un corredo fotografico, molte volte inedito, assai preciso, appropriato al testo, ineccepibile quanto a riferimenti. Questi due volumi rappresentano, sia per il professionista sia per il curioso, una sintesi “sine qua non”: la storia del sommergibilismo italiano è troppo spesso liquidata con semplificazioni e paragoni che poco attengono alla verità. Sono lavori come questi che costituiscono pietra miliare per chiunque voglia disquisire o avvicinarsi alla complessa materia. Si spazia con competenza rarissima e invidiabile, sull'intero arco che vide la Marina Italiana dotarsi e farsi punta avanzata nell'utilizzo del mezzo subacqueo affrontandone lo sviluppo da tutti i lati: l'evoluzione fra le due guerre, qui tracciata in mirabile sequenza logica e temporale, introduce alle scelte fatte senza concedere all'apologia o alla denigrazione, mostrandone la difficoltà della decisione ma anche il coraggio e la determinazione. Segue una vera, essenziale disamina delle caratteristiche tecniche, cui è ardito ma assai opportuno associare la sorte dei battelli stessi, da cui si possono trarre svariate considerazioni purché si sia seguita la traccia di questo percorso

virtuoso di approfondimento e di conoscenza. L'impiego dei sommergibili è oggetto di attentissimo esame, tracciato con raro equilibrio e profonda onestà intellettuale, che fa di questi due volumi davvero un "must" culturale, degno di un libro di testo dell'Accademia Navale. La sintesi delle attività operative consente di esprimere finalmente una parola definitiva sulla "vaexata questio": se una certa dietrologia asservita a scopi diversi dalla verità ha potuto farla da padrona nel corso di decenni passati, questa documentazione consente di restituire il mal tolto a coloro che hanno dato tutto quello che c'era da dare (e talvolta molto di più) con le dottrine, le tecnologie e gli ordinamenti allora in auge. Nessuno potrà più dire, per esempio, che la battaglia dell'Atlantico ci ha visto perdenti né che il contributo dato dai sommergibilisti italiani alla guerra subacquea sia stato di secondo livello. Imprese storiche, eroismi individuali, sacrifici immani, hanno sempre caratterizzato l'animo e l'azione della componente subacquea italiana e se la scuola di ardimento e di concretezza sopravvive e si perpetua, lo si deve all'impostazione e alla tenacia di quella gente e di quella flotta, con tutti i limiti e i difetti che avevano ma che sono caratteristici di ogni organizzazione umana e non solo italiana. Sono molto lieto che gli amici Bagnasco e Brescia abbiano dedicato ai sommergibili e ai sommergibilisti italiani questa loro opera, di cui rilevo ancora una volta l'accuratezza di ogni dettaglio e la mirabile sintesi: non occorrono enciclopedie per presentare argomenti navali, occorre onestà, disciplina, serietà e professionalità, tutte doti di cui gli autori abbondano e che le loro pubblicazioni, come queste, mostrano senza ombra di equivoco.





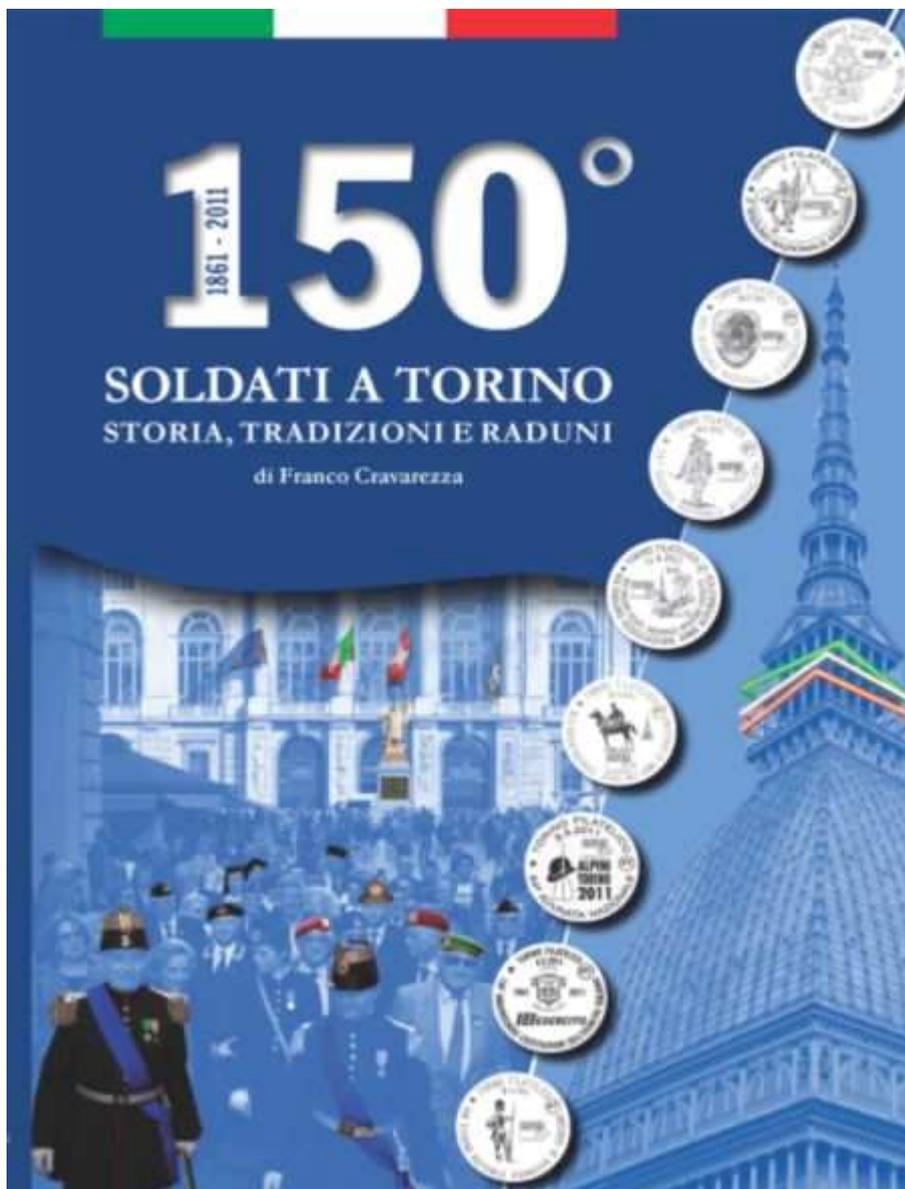
Antonello Bassano: TUFILLO – La storia in una soffitta – NANE Edizioni

Recensione di Paolo Pagnottella

L’Ammiraglio Bassano, il “medico di bordo” della Presidenza Nazionale dell’ANMI, ha avuto la fortuna di entrare in contatto con documenti antichi, raccolti senza ordine dai suoi antenati e trasferiti di soffitta in soffitta nel corso degli innumerevoli spostamenti di domicilio. Erano forse destinati a rimanere senza voce ma Antonello li ha riesumati ed esaminati, riaprendo la finestra su avvenimenti e personaggi che hanno fatto la storia del Meridione d’Italia, evocando fatti d’arme e intrecci politici che hanno coinvolto in primis la comunità locale ma che la hanno resa partecipe di avvenimenti molto più grandi. Vengono dunque alla luce la vita di corte nei grandi palazzi di famiglie nobili, contratti matrimoniali, complicati rapporti amorosi, disastri economici e cambi di schieramenti politici, in un susseguirsi di emozionanti vicende e personaggi che li hanno vissuti e li hanno determinati. Siamo dunque grati all’ultimo trasloco di Antonello dalla casa avita alla nuova residenza perché ha dovuto inevitabilmente sgombrare anche quella soffitta, fino allora inesplorata, aprire quei polverosi bauli pieni di carte, pergamene, fascicoli e documenti, certificati

di battesimo, di matrimonio, di morte. Antonello li ha “decifrati” con fatica, essendo perlopiù manoscritti in italiano antico se non in latino: sono così assurdi a nuova vita e splendor, fra gli altri, “quinternioni” ossia registri dei privilegi concessi dal Sovrano in materia feudale e di nobiltà, “cedolari” cioè registri delle tasse sul reddito, tutti riferiti a Tufillo, questo piccolo paese adagiato sul crinale della valle del Trigno, al confine fra Abruzzo e Molise, la terra di origine della sua famiglia. Dall'appassionata lettura di quelle carte è emerso uno straordinario intreccio di storie familiari e genealogie che è stato sicuramente impegnativo ma credo anche certamente emozionante districare. Ora quei nomi, protagonisti di questa inusuale ma affascinante opera, significano davvero personaggi reali, vivi, a noi vicini, perché ne conosciamo passioni, gioie, drammi incastonati nelle date essenziali dei loro archi di vita, nascita, matrimonio e morte. Questo libro inusuale, piacevolissimo e appassionato si legge con partecipazione, perché attrae nello scorrere gradevole e leggero di una prosa accattivante, che non indulge, ma coinvolge. Sembra di entrare in un mondo finora solo immaginato. Quanta fatica deve essere costato ma quanta bellezza ha riportato alla luce!





150°. Soldati a Torino. Storia, tradizioni e raduni

Il libro "150°. Soldati a Torino. Storia, tradizioni e raduni" è promosso da Assoarma Piemonte e racconta i Raduni Nazionali del 2011 che si sono svolti a Torino.

Il libro è ordinabile presso Assoarma Piemonte c/o Assofanti, Via San Domenico, 28 – 10122 Torino al tel. 011.5613059 e Fax 011.5611481, mail: radunoassoarmatorino@email.it alle seguenti condizioni esclusive per le Associazioni d'Arma:

20,00 Euro (anziché 30,00 di listino) e per ordini di confezioni da 6 libri: spese postali gratuite o, in alternativa, un libro in omaggio per chi provvede al ritiro diretto.



ATTILIO GAMALERI

Pagine di Guerra e Prigionia



PAGINE DI GUERRA E PRIGIONIA

Attilio Gamaleri a cura del figlio Antonello Gamaleri

Iniziative Editoriali ANMI

Allegato al numero di settembre del periodico "Marinai d'Italia" 336 pagg, a colori, cartonato.

Recensione di Giovanni Amico di Meane

Non è un libro di memorie, piuttosto una raccolta di documenti, di ordini di operazione, di rapporti di navigazione, di statini, insomma di fatti. L'allora Comandante Gamaleri lo consegnò al figlio ancora bambino. Oggi quest'ultimo lo pubblica integrandolo con la narrazione della vita del Padre prima e dopo la guerra, con un gran numero di fotografie, accuratamente contestualizzate, e con i risultati di una sua ricerca sull'esito di uno scontro con un sommergibile inglese.

La guerra del Comandante Gamaleri, al comando di una squadriglia di anziani CT, fu dedicata alla scorta ai convogli e a operazioni di minamento, si svolse in larga parte nell'Egeo fino ai Dardanelli, lontano quindi dalla scena dei fatti principali del Mediterraneo Centrale. Per questo rappresenta un

pezzo della nostra storia poco conosciuto. Traspare la lotta continua contro la scarsità di carburante, addirittura più preoccupante degli attacchi degli avversari. Quel cinquanta per cento del tempo totale speso in mare, quei pendolamenti a 10 nodi per risparmiare nafta, quella metà dell'equipaggio che non ha goduto di licenza nell'ultimo anno, quelle artiglierie che non possono neanche raggiungere i primi aerei americani attaccanti ad alta quota, tutto questo trasmette in maniera vivida l'immagine di un impegno severissimo di uomini e mezzi. Impegno descritto ed assolto con estrema asciuttezza.

Poi l'otto settembre e il momento dei grandi dubbi. La lettera di un marinaio racconta di quella plancia che passa sugli attenti all'ingresso del Comandante, mentre il Paese si sta sfasciando. Zara ormai consegnata ai Tedeschi, non ottemperando all'ordine del generale in comando, la fuga sotto il tiro delle loro artiglierie. L'affondamento nella notte a due ore da Ancona ancora libera. La perdita di una parte dell'equipaggio che, ci dice il figlio, costituì per il Comandante una memoria pesante per il resto dei suoi anni.

Infine la prigionia in Germania per la parte rimanente della guerra, più alcuni mesi per il rientro in Patria. L'orgoglioso rifiuto di collaborare con i Tedeschi, da cui pure era stato decorato per i risultati conseguiti in Egeo, e quello di lavorare, appellandosi rispetto della Convenzione di Ginevra. Gli statini con la meticolosa osservazione delle calorie ricevute. Qualche affettuoso ricordo di alcuni compagni di prigionia. Di campi il Comandante Gamaleri ne conobbe parecchi, probabilmente era personaggio scomodo e se lo passavano.

In sintesi molti documenti e fotografie interessanti, relativi un pezzo di storia poco stata sotto la luce dei riflettori, soprattutto la normalità del fare il proprio dovere.





LE PORTAEREI CHE NON SALPARONO

LE NAVI PORTAEREI E PORTA IDROVOLANTI DELLA REGIA MARINA

**DANIELE
LEMBO**

IBN EDITORE

Daniele Lembo: LE PORTAEREI CHE NON SALPARONO MAI – IBN Editore – Euro 14

Recensione di Paolo Pagnottella

Dobbiamo essere tutti grati a Gianluca Mandatori che si è preso l'arduo compito di curare la presentazione e la pubblicazione dell'ultima opera di Daniele Lembo, ben noto per la passione, la dedizione verso la ricerca e la divulgazione di opere di cultura marinara e storica, così come per la sua onestà intellettuale e per la costante indicazione della giustizia come obiettivo della vita. Come ci ha abituati Daniele, non si tratta della "summa" sulla vicenda che ancor oggi insinua dubbi e accende dispute, quella cioè del perché la Regia Marina si presentò alla seconda guerra mondiale priva di portaerei, con pochissimi velivoli imbarcati ma piuttosto un compendio che conduce per mano alla riflessione sulla "stranezza" di una simile situazione, quando il problema di un'Aviazione della Marina e, soprattutto, di un'aviazione imbarcata era stato ampiamente affrontato negli anni precedenti ed anche correttamente impostato e valutato. Ecco allora scaturirne questo lavoro snello, efficace, elaborato per una ampia diffusione e, soprattutto, chiara

comprensione. La storia dell'aviazione di Marina, dagli albori al primo conflitto mondiale, le analisi in corso di conflitto e successive, i progetti presentati dimostrano ancora una volta che in Italia non mancano certo ingegni, precursori, cervelli fini, scienziati e progettisti, mancano – ancora oggi, sia ben chiaro – le oneste capacità di analisi delle situazioni, dalle quali ricavare gli scenari futuri possibili e il coraggio dell'innovazione, seppellito da burocratiche incombenze e servaggio intellettuale. Guardare, per rendersene conto, il progetto di catamarano-portaerei di Guidoni (anno 1926) o la gara per un elicottero – già allora chiamato ala rotante -da imbarcare sulle navi (anno 1920!)

Completano questo interessantissimo volume una disamina degli aerei imbarcati e delle classi di unità che ne disponevano (ricordarsi che Cesare , Cavour, Doria e Duilio, le corazzate rimodernate, non avevano catapulte per aerei!) e delle esperienze che indussero alla frettolosa (e poi rivelatasi tardiva) decisione di porre finalmente mano alle trasformazioni di navi in portaerei (l'incontro di Punta Stilo, la notte di Taranto, la tragedia di Matapan). Così, le nostre portaerei "Aquila" e "Sparviero" non entreranno mai in linea e faranno... la fine che faranno. E dire che la Regia Marina, dopo la Grande Guerra, entrerà in possesso della turbonave "Ausonia", costruita nei cantieri tedeschi di Amburgo e requisita dal Dipartimento Aeronautico di quella Marina che ne aveva progettato la trasformazione in portaerei, ma senza acquisirne i relativi progetti! Brillante nella esposizione dei fatti e delle considerazioni, snello nel linguaggio e nei riferimenti, ampiamente corredato di appropriato bagaglio fotografico, questo volume costituisce un valido tassello nella storia che si propone di divulgare. Forse, diranno gli storici di professione, nulla di nuovo, ma qui troviamo tutto e ben ordinato, svolto e presentato: la verità non spaventa ma erudisce. Anche la parte finale, che accoglie tutte le versioni (quindi anche i dubbi) sulle sbandierate imprese degli "chariot" britannici all'attacco della "Aquila" a Genova e del "Bolzano" a La Spezia fanno parte di questo ottimo lavoro.



FRANCO G. MASCILONGO

MATAPAN

Un superstite racconta

Come una mamma - *Il diario di una crocerossina volontaria*



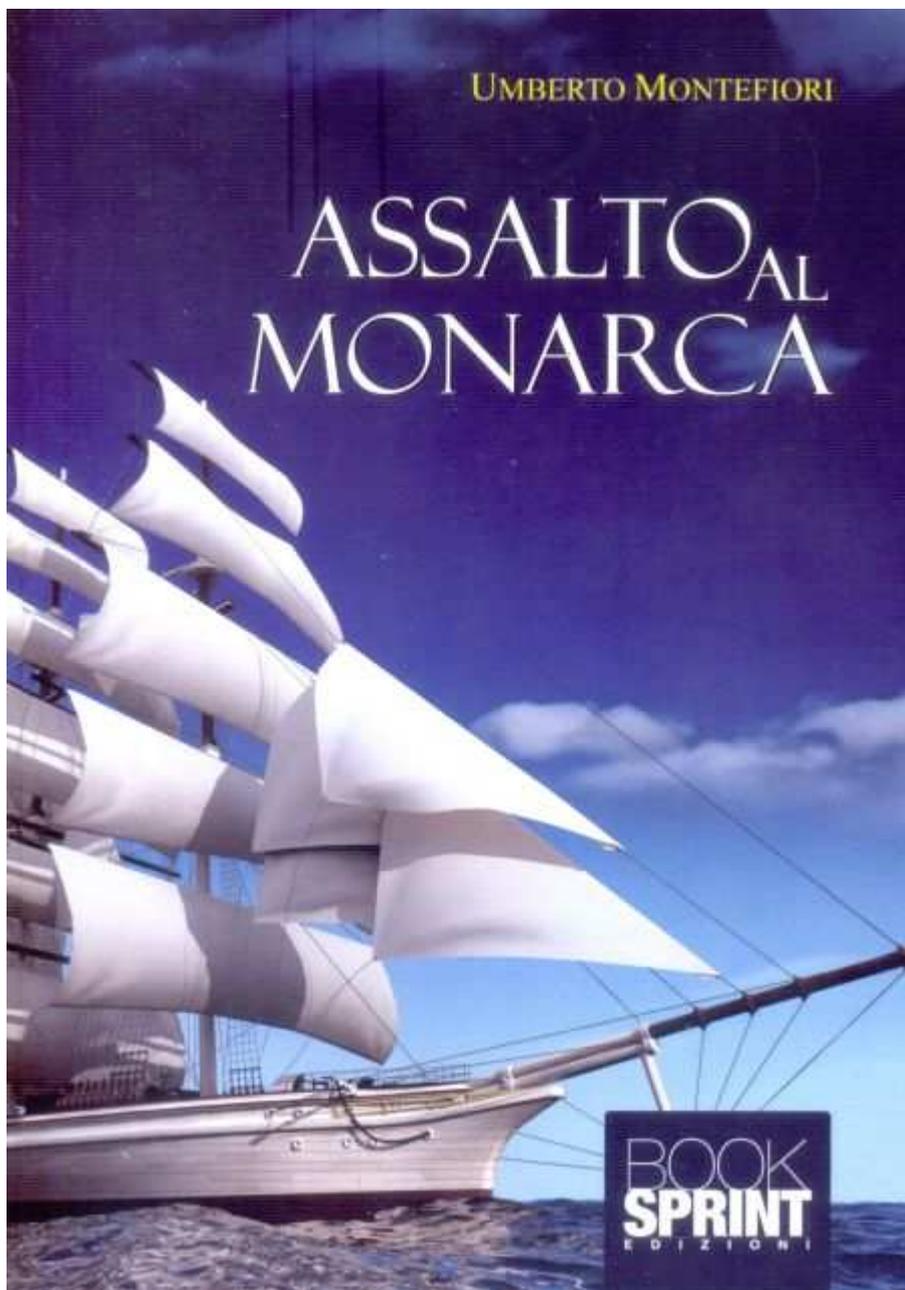
Franco Giovanni Mascilongo: MATAPAN – Edizione a cura della BCC di Gradara (per eventuali acquisizioni , rivolgersi all'autore, Presidente del Gruppo ANM I di Cattolica).

Recensione di Paolo Pagnottella

Cominciamo dai ringraziamenti: non capita sovente di provare tanta gratitudine verso chi ha avuto la sensibilità di pubblicare, quindi di condividere con tanti altri, questi ricordi e queste testimonianze prima che l'inesorabile oblio del tempo che passa (e, a volte, anche della volontà degli uomini) determini l'offuscamento dell'interesse e della voglia di conoscere. Ecco qui un'opera d'amore, dovuta al Presidente del Gruppo ANMI di Cattolica verso il suo predecessore, Cesare Montanari, superstite della notte di tragedia di Matapan, raccolto naufrago dalla Nave Ospedale "Gradisca" dopo cinque giorni e cinque notti in balia delle onde, senza acqua né cibo né riparo, con le gambe immerse nell'acqua gelida di marzo. Montanari gli raccontava la sua esperienza a cuore aperto, trasmettendogli con essa la passione per la Marina, l'entusiasmo della giovinezza, il cameratismo di bordo ed in Mascilongo maturava la voglia di saperne di più, di approfondire, di completare attraverso la lettura di giornali d'epoca, libri, altre testimonianze.

Nasce così questo bellissimo libro, esemplare per impostazione e sviluppo, snello ed essenziale come usano raccontare i veri marinai: inizia con la storia dello scontro, prosegue con il racconto di Montanari, uno che c'era e non lo ha sentito dire o letto altrove, si chiude con il diario inedito di una crocerossina che ha vissuto quell'operazione di soccorso da bordo della nave ospedale. Posso quindi serenamente affermare che questo qui narrato è stato Matapan, il terribile scontro navale dal quale 2300 marinai italiani non tornarono, così come tre nostri incrociatori pesanti (Zara, Pola e Fiume) e due cacciatorpediniere (Alfieri e Carducci). Plaudo dunque a questa significativa e originale iniziativa del "nostro" Mascilongo, che nulla concede alla facile (soprattutto se postuma) critica ma stigmatizza ogni aspetto della vicenda, che narra ma non compiange, che avvince e commuove senza recriminazioni e senza scadere mai nel facile "piagnisteo". Ringrazio, insieme all'autore, anche la BCC di Gradara, che svolge un'operazione di grande diffusione di cultura marinara accogliendo questo libro nella sua collana di "Memorie". Noi marinai dobbiamo un grande riconoscimento all'amico Mascilongo e lo facciamo qui, su queste pagine, perché la sua opera merita l'apprezzamento e la riconoscenza di ogni marinaio. Parlare ancor oggi di Capo Matapan potrebbe, infatti, sembrare inutile, avendo la storiografia e la documentazione ormai tutto rivelato e reso accessibile: ma agli atti ufficiali ed alla "storia" devono essere aggiunte le testimonianze dei presenti, per avere il quadro completo e più vicino alla realtà, cioè per fare la "Storia". Ecco il valore di un'opera come questa, che risveglia il sentimento di solidarietà marinara, richiamandoci tutti là, su quelle zattere, in quelle notti quando la speranza di salvezza si affievolisce fino a sparire, rammentandoci l'umana debolezza e la fragilità della nostra psiche (chi non ricorderà, dopo avere letto questo libro, il marinaio naufrago che impazzisce e crede di vedere la "sua" nave, il Carducci, affiorare di nuovo dagli abissi per venire a salvarlo). Coloro che non hanno avuto in sorte di essere marinai, ora, forse, capiranno meglio il valore dell'animo, della vita e del "mestiere" di ogni marinaio.





Umberto Montefiori: ASSALTO AL MONARCA

BookSprint Edizioni – Euro 12,30 – www.booksprintedizioni.it

Recensione di Paolo Pagnottella

Montefiori è un autore davvero simpatico, originale e documentatissimo. Mi piace il suo modo di narrare, la presentazione che inquadra il periodo e i personaggi in gioco, la profondità degli accostamenti e delle deduzioni, lo svolgimento di una vera e propria – e bellissima – lezione di storia che accompagna la narrazione. Non è uno storico di professione e questo accresce la fluidità del discorso, la “presa” sul lettore, cui è riservato il posto del protagonista, dello spettatore di prima fila e non di discepolo cui riversare una saccente interpretazione dei fatti. Umberto, mio compagno di corso alla Scuola Navale “Morosini” di Venezia – frequenza della quale giustamente e più volte si vanta – conduce con gradualità, per mano, con sapiente accattivante coinvolgimento al fatto: l’assalto tentato dal coraggioso Tenente della Marina sardo-piemontese Alessandro Piola Caselli, nominato da Garibaldi Segretario di Stato per la Marina del Governo Dittatoriale Siciliano,

alla nave ammiraglia della flotta borbonica, il “Monarca”, nel porto di Castellammare di Stabia. Quest’audace tentativo di “rapimento”, condotta con un reparto di 150 bersaglieri a bordo del “Turkery”, rappresenta al meglio l’idea garibaldina: guerra d’audacia, di sorprese, d’impeto, le caratteristiche che avevano già consentito la vittoria a Calatafimi che aprì le porte di Palermo e diede il via alla sensazionale impresa di volontari in camicia rossa (non tutti, come ricorda l’autore) fino a Napoli e al Volturno. Umberto completa il quadro con interessanti punti di vista, degni di grande attenzione e considerazione: infatti, dimostra, con inoppugnabili riferimenti documentali, come il vero artefice dell’impresa sia stato Cavour e s’inserisce così quindi, a pieno titolo nella discussione ancora aperta. Ricorda, peraltro, come nel porto di Palermo fossero ormeggiate già dal 18 aprile 1860, ben prima che Garibaldi si decidesse ad assumere la testa dei volontari di Quarto, due navi della flotta piemontese (una appunto, l’”Authion” comandata dal Piola Caselli) e altre tre incrociassero nelle acque cagliaritanne. Lungimirante politica del Primo Ministro piemontese, che seppe dirigere con maestria l’esuberante e focoso impeto di Garibaldi. Il libro è snello, scorrevole nella prosa, essenziale nei riferimenti. Lo giudico assai interessante, quasi una perla nella collana delle rievocazioni che, partendo da un fatto storicamente accertato, porta a sviluppare tutta una serie di meditazioni e di arricchimenti. La narrazione avvincente, le figure sono trattate in maniera semplice e veritiera. Ne risulta un’opera di valore, interessante e gradevole, come raramente accade in un panorama per lo più fatto di ricopiature, riletture e semplici recuperi senza anima e senza mordente: queste sono invece le più evidenti doti che Umberto Montefiori ha evidenziato, scrivere perché si sente di avere qualcosa da condividere e trasmettere.





LE TRECENTO ORE A NORD DI QATTARA – 23 ottobre – 6 novembre 1942 – Antologia di una battaglia – a cura di Paolo Caccia Dominioni – Libreria Militare Editrice in Milano –Euro 27

Recensione di Paolo Pagnottella

Nel 2012, 70° anniversario dell'epica battaglia di El Alamein, gli editori hanno ristampato questa raccolta di memorie di combattenti "che c'erano", che hanno vissuto quei tragici, indelebili avvenimenti sulla propria pelle. Mi piace pensare che quest'opera sia un omaggio che chi l'ha ideata e scritta, Paolo Caccia Dominioni di Sillavengo, abbia voluto dedicare al sacrificio di chi cadde, soffrì ferite e prigionia o la tragica amarezza della ritirata, dopo essersi battuti con eroismo, talvolta di là dall'umana comprensione, contro un nemico preponderante in uomini e materiali, sopportando indicibili condizioni climatiche e la mancanza dei più basilari generi di sopravvivenza. L'autore è quella splendida figura di uomo e di soldato che nel deserto di Alamein tornò e visse per lunghi anni, dopo il conflitto, dedicandosi alla ricerca e alla composizione delle salme dei caduti di tutti gli eserciti belligeranti. Non solo, ma all'architetto Caccia Dominioni dobbiamo la costruzione del sacrario di Quota 33 così come allo scrittore l'appassionata opera di tutela e

custodia della memoria e dell'onore dei nostri combattenti in terra d'Africa. Chi vuole conoscere la "vera" battaglia che avvampò a nord della depressione del Qattara e fino alla costa mediterranea di El Alamein, appunto per trecento ore dalla sera del 23 ottobre al pomeriggio del 6 novembre, non può omettere la lettura di questa vera e propria "antologia", etimologicamente una raccolta di scritti diversi. Sono cinquantadue gli autori di questi scritti e fra essi "c'è di tutto", dice il ricercatore e autore, ci sono conformisti e faziosi, scettici e ingenui, narratori e silenziosi. Che cosa hanno in comune? L'essersi aggrappati con furore, ciascuno, al proprio pezzo di squallido deserto, senza essere sconfitti ma semplicemente spazzati via come foglie secche al vento. Fra gli autori uno scienziato, un professore universitario, un agente turistico, un ristoratore, un torrefattore di caffè, un parroco, due medici, un paio d'ingegneri, artigiani, operai, agricoltori, di tutte le regioni d'Italia (uno anche dell'attuale Slovenia). Ne esce un quadro complesso, perché visto e rivisto dal basso e dall'alto, dalla prima linea e dalle retrovie, dalle buche e dai camion, un'umanità che racconta quelle ore che non si cancelleranno più della memoria, fatte di polvere, spari, morti, ardimento, solidarietà e amicizie, gesti disperati e calcolati, speranze e delusioni, fatalità e destini che s'incrociano e si spezzano. Su tutto, l'umanità e la forza del soldato italiano, quello che – alla faccia dei detrattori nostrani e stranieri – all'invito alla resa ebbe ancora di forza di urlare "Folgore!", così come un famoso generale della Guardia napoleonica rispose, con una parola più breve e volgare, all'indirizzo dello stesso nemico (e passò alla Storia). Bella antologia, meravigliose storie, semplici e commoventi, avvincenti e corroboranti, che fanno bene al cuore e allo spirito, richiamano alla mente una tempra di uomo e di combattente che non è giusto lasciare a una vulgata ignobile e vigliacca, perché qui non "tutti a casa" ma facemmo davvero, con tenacia ed eroismo, il nostro dovere, fino in fondo e dovremmo esserne tutti fieri, tramandarlo ai nostri figli, tappezzare piazze e strade con questi nomi di soldati e di luoghi. Questa è l'Italia di cui vantarsi. C'è anche un marinaio che scrive in quest'antologia e descrive con straordinaria efficacia le ore passate nel piccolo porto di Derna in attesa degli eventi, i saccheggi dei magazzini prima della ritirata, i bombardamenti, l'addio a tutto ciò che avevamo costruito. Sentite come termina il suo racconto: " Non vuol dire niente perdere, bisogna vedere come.... Se avessero lasciato fare a noi, soldati, a noi marinai, a noi aviatori... vedi che cavolo di cose avremmo fatto e a conclusione di tutta la storia, l'Italia ne sarebbe uscita splendidamente, perché se fosse stato necessario, avremmo venduto cara la pelle nei vicoletti di Roma, nelle calli di Venezia e a Palermo, a Milano, a Torino e ora avremmo anche noi un bunker da esibire". Un marinaio, classe 1920, da Padova, mentre ritorna con la mente a quelle drammatiche ore della ritirata sotto l'incalzare degli aerei nemici, con poca acqua e una ventina di compagni sfuggiti all'accerchiamento della sua base, così riflette: quale distanza spirituale dai vertici (di allora) delle Forze Armate.





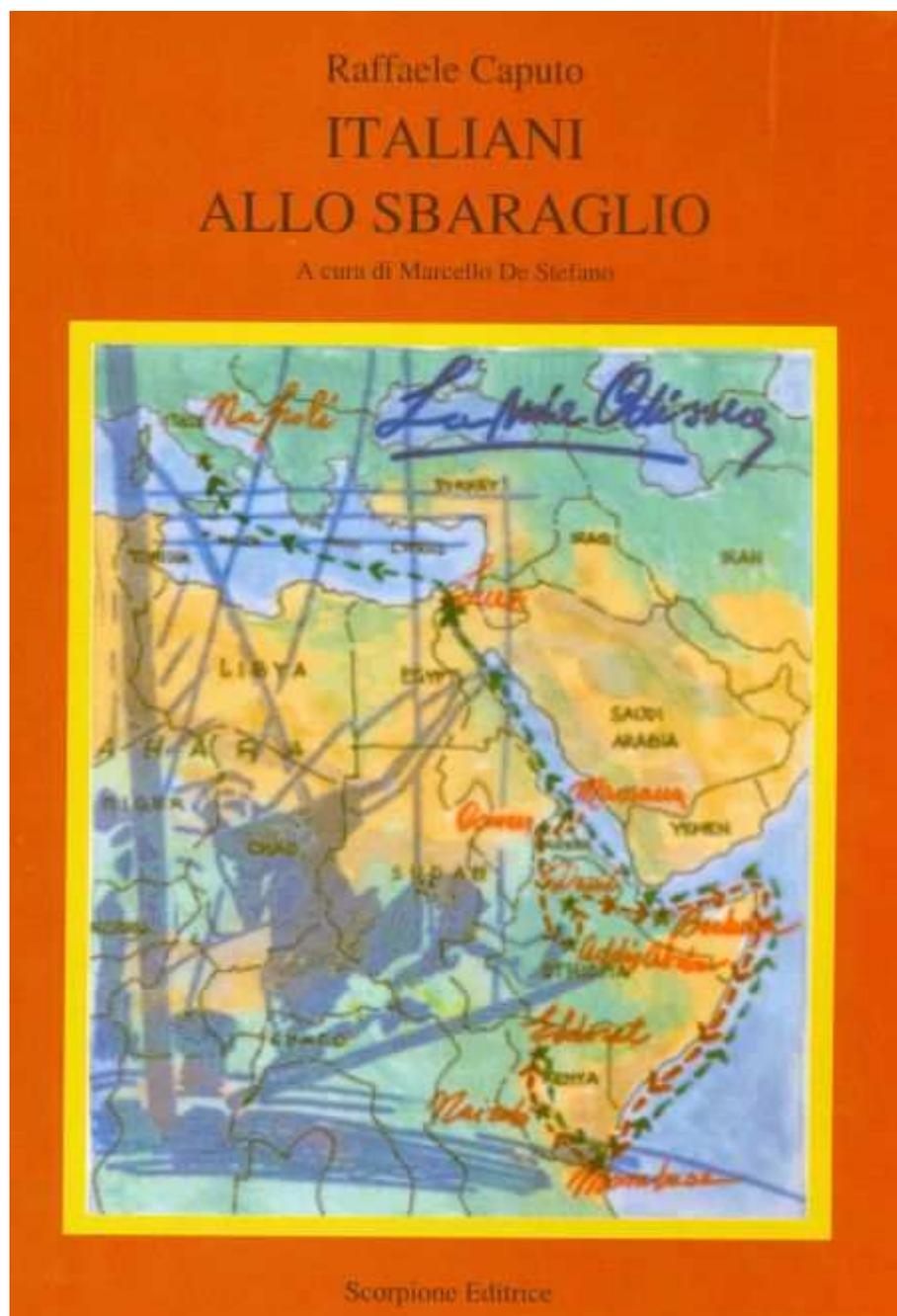
Vincenzo Meleca: STORIE DI UOMINI, DI NAVI E DI GUERRA NEL MAR DELLE DAHLAK
Greco&Greco Editori – Euro 12,50

Recensione di Paolo Pagnottella

L'avvocato Meleca è un appassionato esploratore e , dopo oltre vent'anni di visite, il miglior conoscitore dell'arcipelago delle Dahlak, duecento isole e isolotti, "di una bellezza selvaggia, immersi in un mare di coralli, pesci e storia". E della loro storia, tanta parte è storia italiana. Queste isole rappresentano una barriera naturale, posta a protezione della rada di Massaua e su di esse, nonostante la mancanza di acqua potabile, vissero per oltre trent'anni militari italiani, in servizio alle batterie costiere piazzate sulle isole. L'autore ripercorre, con dovizia di particolari e approfondite analisi, la storia dei nostri uomini e delle navi della nostra Marina dislocati nella

colonia Eritrea, fino alla sua caduta e alla fine dell'Impero. Molti fatti ed episodi sono qui svelati o riportati all'attenzione, con precisazioni e ricostruzioni di valore storico. Su tutti, a fattore comune, emergono inoppugnabili l'abnegazione, l'eroismo e la tenacia combattiva degli Italiani, troppe volte da noi stessi dimenticati o sottostimati, che nulla hanno di diverso dai più celebri e stimati (allora) nemici o alleati. Partendo dall'occupazione di Massaua nel 1885, l'excursus fa scoprire davvero tanti aspetti che dovrebbero appartenere al cuore e all'orgoglio di tutti gli Italiani. Pochi, per esempio, conoscono l'esistenza e l'attività dei sambuchi armati dalla Regia Marina, inizialmente in funzione di repressione del traffico di schiavi e quindi in compiti esplorativi per la penetrazione e il controllo delle coste. E' qui ricordato, per esempio, il sacrificio del Tenente di Vascello Carlo Grabau davanti a Durbo, cui è stata giustamente associata la menzione del comportamento del Comandante dell'incrociatore britannico "Mohawk" il quale, avendo incrociato il sambuco italiano con la bandiera a mezz'asta e chiestone il motivo, invertì la rotta per sbarcare i propri uomini a Durbo alla ricerca degli autori dell'assassinio dell'Ufficiale italiano. Viene anche narrata l'epopea di Francesco De Martini, nato in Mesopotamia, conoscitore di svariati dialetti arabi, agente del SIM, che dopo l'occupazione britannica dell'Eritrea organizza un efficiente sistema di sabotaggi e di osservazione dei convogli nemici in transito nel Mar Rosso da bordo del suo sambuco (curioso che nel dopoguerra egli chiese al governo di Sua Maestà Britannica il risarcimento per la perdita della sua barca, cannoneggiata ed incendiata da un Incrociatore inglese!). Risplende, fra tutti gli episodi narrati, quello che vide il Capitano di Corvetta Costantino Borsini portare all'incaglio il suo CT "Nullo", gravemente danneggiato dai colpi nemici per consentire all'equipaggio di salvarsi prendendo terra. Squarciata la nave da due siluri, non lasciò la plancia e fu raggiunto dal suo attendente, il Marò Vincenzo Ciaravolo, che volle condividere col suo Comandante l'estremo sacrificio. E lo scafo del "Nullo" giace ancor oggi in quelle acque. Pochi sanno che anche la nostra Marina ebbe la sua "Scapa Flow". L'autore ricorda che "consegnare le proprie navi al nemico ha sempre rappresentato, per tutti i marinai di tutto il mondo, un vero disonore" ma i nostri marinai, militari e civili, nei primi giorni di aprile 1941 salvarono il loro onore e quello della marineria italiana, anche se nessuno in Patria li acclamò allora e tutt'oggi ciò che accadde nelle acque di Massaua e delle isole Dahlak è pressoché sconosciuto. Siamo pertanto grati all'autore per avere riportato alla giusta memoria quei fatti, indicando circostanze, luoghi e posizioni dell'immane sacrificio, dall'ultima missione senza speranza contro Port Sudan (i CCTT Battisti, Manin e Sauro) e contro Suez (i CCTT Leone, Pantera e Tigre) all'autoaffondamento. Così, le torpediniere "Orsini" e "Acerbi", il posamine "Ostia", la cannoniera "Porto Corsini" i cinque MAS della XXI Squadriglia (fra cui il MAS 213 del Guardiamarina Valenza, l'affondatore dell'incrociatore "Capetown"), tutti autoaffondatisi per sbarrare l'accesso al porto di Massaua. E, con essi, il naviglio mercantile, piroscafi (fra cui il "Colombo", l'"Urania" e l'"Impero"), cisterne, motonavi, rimorchiatori. Oggi sono dei relitti, la maggior parte dei quali ancora sui fondali dell'arcipelago che dovrebbe essere sacro alla memoria dell'eroismo italiano sui mari. E' un libro appassionante, così

come appassionata è stata l'opera dell'autore. Questa è vera cultura marinara, queste sono pagine di vera storia patria. Gliene siamo davvero riconoscenti.



Raffaele Caputo: ITALIANI ALLO SBARAGLIO – a cura di Marcello De Stefano – Scorpione Editore – Euro 19.50

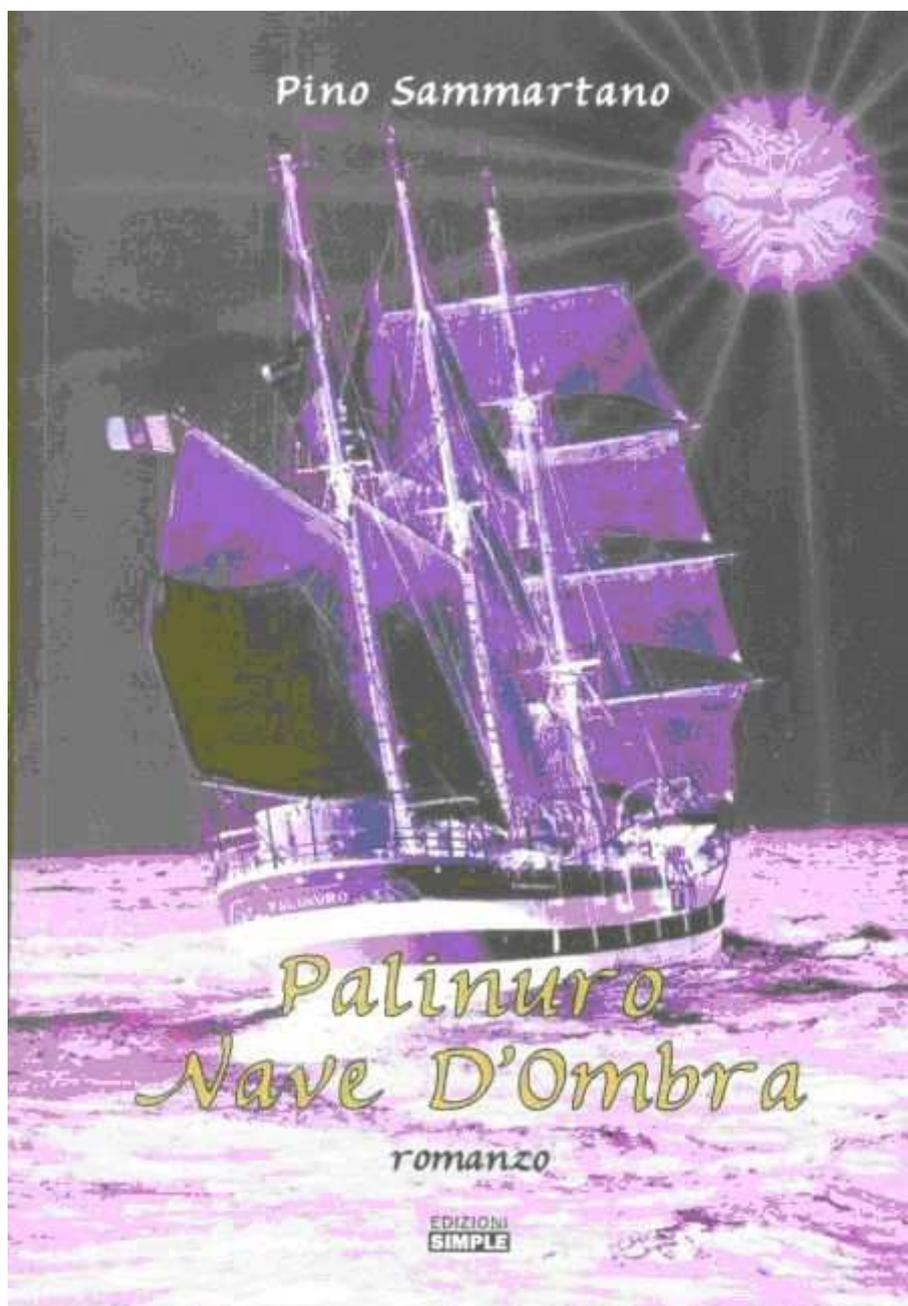
Recensione di Paolo Pagnottella

E' questo un diario, emerso da un appartamento da svuotare in seguito al decesso della proprietaria – Delia, la moglie del Caputo – e, come dice il curatore, “salvato dal cassonetto”. Siamo grati perciò a Marcello De Stefano, perché queste testimonianze oggi servono. La diaristica, infatti, è stata una formula letteraria rimasta in seconda linea, quasi ripudiata negli anni

del dopoguerra, come a voler pudicamente dimenticare il drammatico periodo vissuto e fissato sulla carta quasi a uso esclusivo dei sentimenti propri, da non divulgare e da non condividere. Oggi, invece, i diari sono da considerare un prezioso contributo non solo alla ricostruzione dell'atmosfera e degli avvenimenti, ma direi quasi alla verità storica, quella vera e non quella edulcorata o raccontata a uso del vincitore. Caputo è un Ufficiale di Marina, che ricorda l'imbarco sulla corazzata "Cavour" che trasportò Mussolini in Libia e svolge le sue considerazioni di giovane con tutta la vita davanti, fatta di attese, riflessioni, speranze di un'epoca. Trasferitosi col fratello in Africa orientale, lavora nel Governo civile della colonia Eritrea fino al richiamo alle armi quando le nere nubi della guerra compaiono all'orizzonte. Massaua, Asmara e poi Assab, la guerra vissuta giorno dopo giorno, con le sue ansie, i bombardamenti, le attese, fino alla resa di Dessiè e il viaggio verso la prigionia in Kenia, a Eldoret. Dovrà attendere fino al marzo del 1946 per imbarcare su una "caravella" greca a Mombasa, che lo riporterà alla sua Napoli, alla sua famiglia "finalmente libero fra la gente".

Il diario di Caputo è molto preciso nelle annotazioni, nelle osservazioni, nei rilievi geografici e di costume ma ancor più nelle note di commento: il giovane Ufficiale diventa uomo maturo in prigionia e avverte la sofferenza, le ansie della vita rubata dalla guerra e dalle sue conseguenze. Sono riflessioni sempre serene, senza rabbia, che danno la misura di una mente aperta, di una profonda intelligenza. Il diario di una vita diventa il diario di un'avventura in terra d'Africa, dove il destino sembrava promettere carriera, amore, futuro e dove invece la guerra ha infranto i sogni, portato sofferenza e cambiato le sorti. Scritto con semplicità e chiarezza, si legge come un romanzo e porta la fantasia del lettore su quei luoghi e in quelle situazioni: nato come diario per non dimenticare, si rivela un accattivante traccia di riflessione.





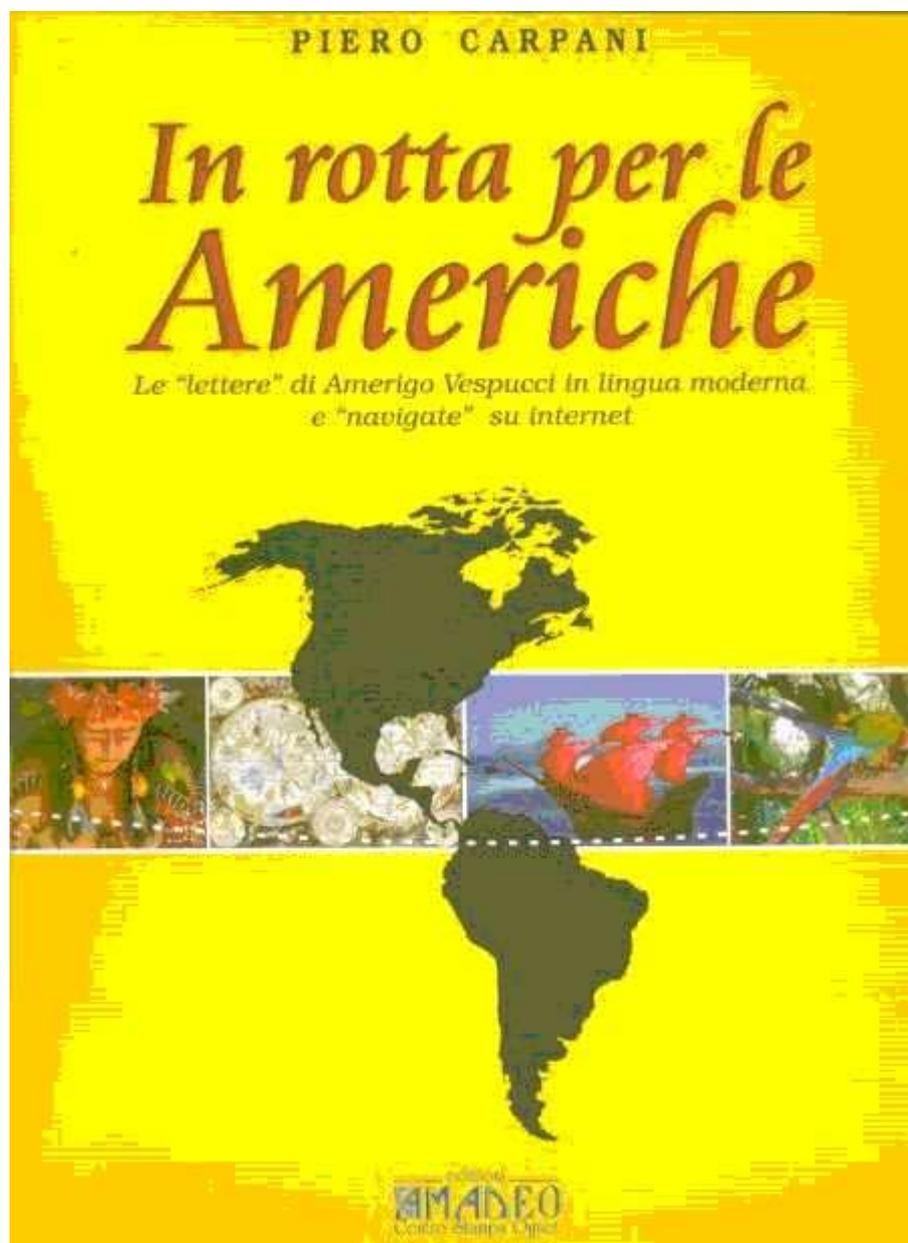
Pino Sammartano – PALINURO NAVE D'OMBRA – Edizioni Simple – Euro 13.00

Recensione di Paolo Pagnottella

E' molto di più di una fantasia letteraria, vi ho colto tanto affetto per la Nave, per il periodo trascorso a bordo, per gli amici di bordo e questo è genuino spirito marinaro. La storia porta per mano il lettore a vivere a bordo, con i riti, le consuetudini, i linguaggi di bordo , e questa è opera di cultura marinara.

Il libro mescola appropriatamente horror, mistero, esoterismo, un pizzico di sensualità, tutti ingredienti di buona attrattiva, e li porta a bordo: precisa, e fa molto bene, che nulla è accaduto veramente di quanto descrive e tranquillizza tutti alla fine, quando il buon Comandante Louis Richard riprende pieno possesso della "sua" nave e viene ricordato il gran timoniere Palinuro, il cui corpo fu gettato in mare ma, ritrovato da Enea, eroe immortale, fu da questi sepolto e sarà perennemente ricordato dalla geografia del Capo omonimo. La tradizione marinara e le leggende dei grandi marinai hanno il loro epilogo trionfante e mai lugubre!

La storia è di piacevole lettura, scorre con disinvoltura, attrae fino al termine: un bello scritto, segno di una fantasia matura e coltivata. Fa trascorrere in serenità un buon tempo di lettura.



Piero Carpani: IN ROTTA PER LE AMERICHE – Le lettere di Amerigo Vespucci in lingua moderna e “navigate” su internet – Edizioni AMADEO Imperia.

Recensione di Paolo Pagnottella

L'amico e compagno di Corso d'Accademia Navale Piero Carpani questa volta l'ha fatta davvero grossa! Intendo, ha scritto un'opera davvero originale e di grande spessore, oltre che stampata in grande formato. L'autore è stato direttore di macchina della Nave Scuola della Marina Militare “Amerigo Vespucci” e sulla nave, dall'alto della sua esperienza e conoscenza ma soprattutto del suo amore per essa, ha scritto una monumentale monografia, una vera e propria elegia, ricca

d'informazioni, fotografie, curiosità e storia, che già abbiamo recensito su questo sito e presentato ai nostri lettori. Sembra che ciò non gli sia bastato, perché ora indirizza la sua attenzione e il suo interesse verso quel mitico navigatore che dette il nome non solo alla "sua" nave ma addirittura al Nuovo Mondo. Piero ha svolto un grande lavoro di ricerca e di analisi, da scienziato moderno: è partito dalla "riscrittura" in termini oggi comprensibili, delle tre lettere che Amerigo Vespucci indirizzò a Lorenzo di Pierfrancesco dei Medici, della relazione al medesimo sul viaggio di Vasco da Gama e della lettera a Piero Soderini, che coprono un periodo cruciale per le scoperte geografiche, quello che va dal 1500 al 1504. E ne emergono descrizioni impressionanti sui viaggi per mare, sulla vita a bordo, sulle rotte percorse. Per esempio, e tanto per attirare la curiosità e l'interesse, Amerigo riferisce sul primo viaggio lo stupore per i selvaggi che dormono in quelle che oggi chiamiamo amache, una società che vive in assenza di capi e di leggi, le usanze delle bellissime donne, la normalità di mangiare i prigionieri. Del secondo viaggio, annota il rammarico per non avere scoperto la stella polare del Sud, la constatazione che al caldo dell'equatore, nonostante le credenze, si può vivere, la presenza di cannibali, tutto sommato, mansueti. Carpani affascina man mano che ci s'inoltra nella lettura del suo libro, seguendo la cui traccia si giunge alla definitiva scoperta del perché il Nuovo Continente prenda il nome dal navigatore fiorentino anziché da Cristoforo Colombo. Amerigo, nominato agente dei Medici a Siviglia nel 1491, si occupa del finanziamento della spedizione di Colombo e partirà da Cadice il 16 maggio 1497 per il suo primo viaggio di esplorazione delle terre oltreoceano giusto pochi giorni prima che il Genovese parta da Sanlucar per il suo terzo viaggio verso ovest (quando scoprirà Trinidad). I due navigatori intrecceranno ancora le loro scoperte (nel 1504, per esempio, Colombo arriva a Hispaniola e Vespucci in Patagonia) ma nel 1507 – Colombo muore nel 1506 – il cosmografo Waldseemuller attribuisce per la prima volta il nome America al sud di quel continente. Di qui è tutto un fiorire di carte e mappamondi ma si dovrà ancora attendere il 1554 per la prima indicazione di un continente unico (sarà, infatti, Diego Gutierrez a pubblicare la carta "Americae sive quartae orbis partis nova descriptio"). Di straordinario interesse, per chiunque voglia arricchire o completare le sue conoscenze in merito alle cartografie e mappamondi storici, è la parte conclusiva di questo libro, dedicata appunto a questa raccolta affascinante e completa. Piero Carpani attualizza il complicato mondo che risulta da quelle carte cinquecentesche, compiendo un esperimento di grande interesse: infatti, seguendo con certissima pignoleria le indicazioni, ripercorre quelle rotte e quelle descrizioni utilizzando la rete internet e... andando così alla comparazione non solo del linguaggio ma anche della geografia, della botanica, della toponomastica. Davvero una bella, appassionante operazione, di sicuro interesse, ricca di curiosità e di belle scoperte. Credo si possa affermare che questo sia un libro originale, poiché una materia classicamente lasciata agli specialisti è ora disponibile a tutti, trattata con leggerezza unita a completezza e serietà scientifica. Divertente e scorrevole nella prosa, accattivante nelle numerosissime e belle illustrazioni, è volume di sicuro pregio sia perché colma vuoti culturali e

curiosità personali sia perché rappresenta una forma diversa e moderna di trattare questioni scientifiche, riportandole alla comprensione con una trattazione piana e accattivante.



ALI TRICOLORI – Gli aerei militari italiani – Part. I

Edizioni Storia Militare – Dossier – n. 7 Marzo/Aprile 2013 – Euro 10

Recensione di Paolo Pagnottella

Non sono sicuro se l'editoria italiana abbia mai proposto un'opera dove fossero illustrati e descritti sinteticamente tutti i modelli di aerei militari italiani che hanno prestato servizio dalle origini dell'aviazione ai giorni nostri. Ricordo un prezioso manualetto dal titolo "STORIA degli AEREI D'ITALIA" redatto nel 1962 per l'Editrice Cielo di Roma da Giorgio Bignozzi e Baldassare Cataletto e, nove anni dopo "AEROPLANI D'ITALIA" di Giorgio Apostolo, pubblicato nel 1981 tra

le “Guide Mondatori”. Esiste anche “Italian civil and military aircraft 1939 –1945” di Jonathan Thompson, edito negli Stati Uniti ovviamente in lingua inglese, che costituisce, assieme agli altri due, la terna disponibile agli appassionati di Aeronautica italiana. Queste tre opere sono ancora oggi i testi di immediata consultazione in tema di storia dei velivoli italiani.

Si aggiunge ora, a quei “breviari”, una nuova opera di Giorgio Apostolo articolata su quattro volumetti che rappresentano altrettanti numeri (dal 7 al 10) del bimestrale “STORIA MILITARE-DOSSIER”. Ogni volume copre un determinato periodo della storia aeronautica italiana: dalle origini alla Grande Guerra, gli anni Venti e Trenta, la seconda guerra mondiale e dal secondo dopoguerra ai giorni nostri. Sono 512 pagine complessive che passano gradualmente dall’illustrazione dei traballanti velivoli in legno e tela dell’inizio del XX Secolo ai sofisticati jet attuali, attraverso l’evoluzione di tecniche progettuali e costruttive e della relativa dottrina d’impiego.

L’autore non ha certo bisogno di presentazione, essendo uno dei più apprezzati storici aeronautici italiani e, tra l’altro, collaboratore della rivista sin dal primo numero del 1993. Il contenuto è redatto seguendo gli ormai consolidati canoni delle analoghe pubblicazioni, con tantissime illustrazioni, tutte di elevata qualità, e testi essenziali ma precisi, storicamente validi e completi. Sono sicuro che si rinnoverà il successo di diffusione e di critica già riscosso dai fascicoli precedenti dedicati alla Marina e all’Esercito.

Ritengo infatti quest’opera esemplare contributo alla Storia d’Italia, in grado di colmare lacune, fornire spunti di riflessione, soddisfare il semplice curioso così come l’appassionato e lo storico. Impresa non semplice ma affascinante, degna di plauso e d’ammirazione.



Giorgio Dissera Bragadin

Il mio Capo Matapan

Causa prima della tragedia: - Il collasso psico-fisico sul *Pola*

dalla voce dei superstiti

70 anni dopo



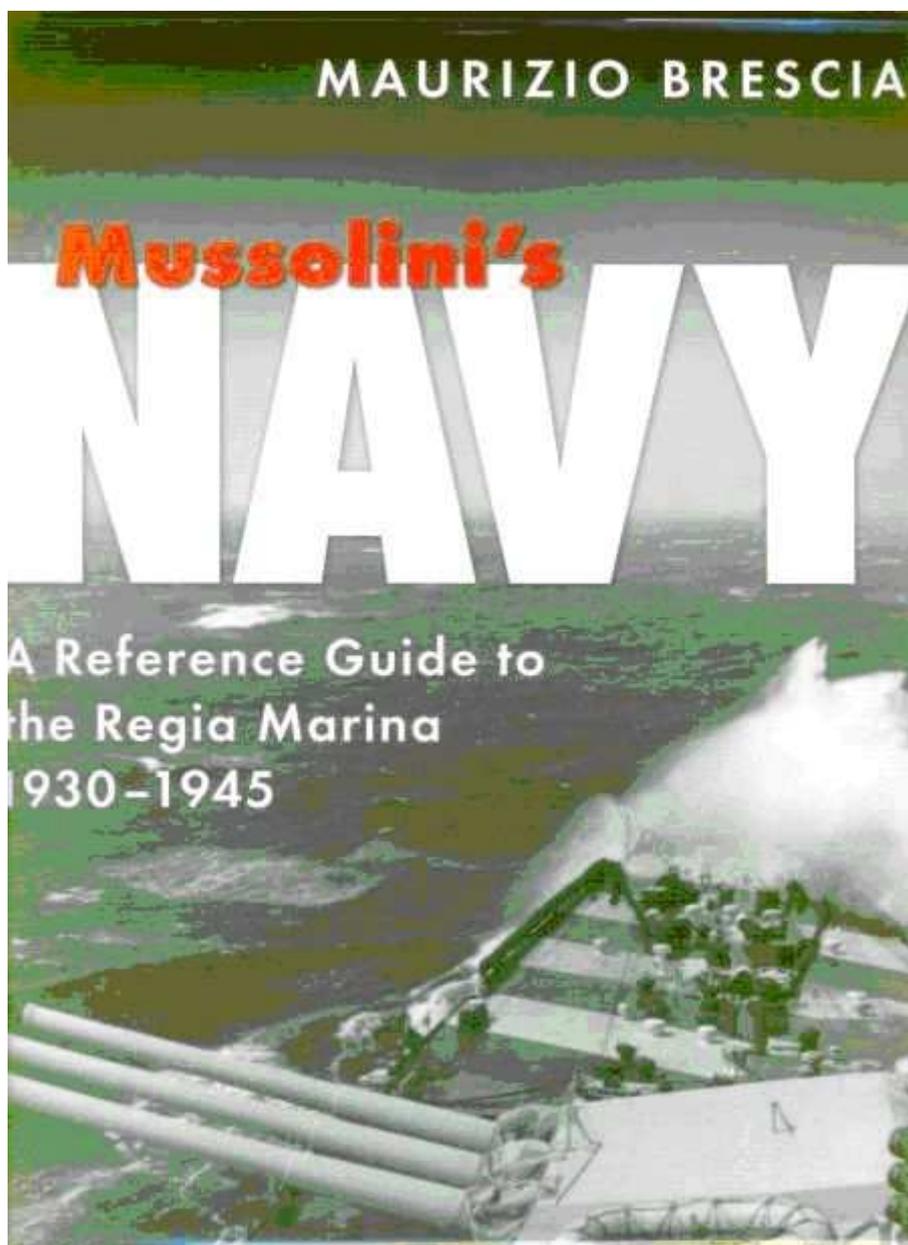
Giorgio Dissera Bragadin: "IL MIO CAPO MATAPAN" – Stampa in proprio – Cannaregio 6296/b – 30121 Venezia – euro 30 (Per i soci ANMI Euro 28).

Recensione di Paolo Pagnottella

Questo libro fa parte della letteratura di grande interesse storico e sentimentale: scritto da uno che c'era, un protagonista allora giovane ma dall'intelletto vivo e gli occhi e le orecchie aperti, curiosi e pronti a cogliere in senso degli avvenimenti, il filo logico delle vicende. Non è dunque la semplice narrazione dei suoi vent'anni, quando era imbarcato sul Regio Incrociatore "Trieste" ed ha partecipato alle battaglie nel Mediterraneo, ma una penna che narra avendo ancora ben vivo – e ancora non gli dà pace – "il rombo tremendo delle bordate della mia Nave, le nacchere delle mitragliere, il tremendo frastuono dei bombardamenti dal mare e dal cielo ma soprattutto il grido indifeso dei feriti e quello insostenibile e ossessivo dei naufraghi" dei quali non può liberarsene. Lo fa con quest'opera "sui generis", compendio di testimonianze, la voce dei superstiti, quella dell'autore, ovviamente, in primis. Mi piace già dalla copertina, che riporta una fotografia davvero

struggente, l'ultimo appuntamento la sera del 28 marzo 1941 – la notte prima di Matapan – fra le unità della 1^a e della 3^a Divisione Navale. Ecco allora dipanarsi la storia vista dal basso, prima e sopra le testimonianze del dopo guerra fatte dai protagonisti con la “greca”, spesso più volte a scrollarsi di dosso sospetti e responsabilità che a raccontare fatti e vicende nella loro reale cornice e sostanza. Qui l'amico Giorgio sviluppa la sua narrazione perché, dice, “la guerra bisogna berla sul posto, non servita su un cabaret porto da altri”: ecco allora i vertici della nostra Regia Marina visti dal basso, le operazioni terrestri viste da chi sentiva e, intanto, ragionava con la sua testa, fino ad arrivare all'operazione “Gaudio”. E' a questo punto che Dissera lascia, per così dire, il filo della narrazione alle diverse opinioni di chi ha vissuto quel “dannato” episodio, raccogliendole solamente in un unicum che faccia da cornice al puzzle. Come non emozionarsi a leggere le testimonianze di sopravvissuti del “Pola”, “Zara”, “Fiume”, “Carducci” e “Alfieri” – le navi affondate in quel tragico combattimento, corredate dagli esiti delle ricerche che l'autore ha fatto negli archivi inglesi e australiani. Menzione a sé merita il corredo fotografico, molto spesso proveniente da archivi personali dell'autore e di marinai: una collezione impressionante d'immagini opportunamente e sapientemente inserite per dare vita e forza ai racconti, molto spesso inedite e qualche volta anche curiose, genuine. Nel libro ve n'è una ricchissima collezione, quasi un album di famiglia scoperto e pubblicato per essere condiviso e non più lasciato nella polvere di un armadio. Sono convinto che lo scopo dell'opera e della fatica di Giorgio sia stato pienamente conseguito: si è trattato semplicemente di far risaltare il dramma delle coscienze degli equipaggi chiamati a lottare, da cui emerge con lucida chiarezza come fatti, anche narrati da autori “autorevolissimi”, magari anche presenti ai medesimi, possano avere difformi valutazioni, possano contenere sviste tali da far dubitare perfino dell'effettiva presenza o, quantomeno, far nascere il sospetto di una successiva rivisitazione. Troppe volte i ricordi sono stati considerati d'insufficiente attendibilità storica, quasi ad avallare l'idea che solo i rapporti ufficiali delle varie azioni siano da considerare utili per la ricostruzione dei fatti. Essi possono essere, naturalmente, la prima fonte da consultare, ma spesso sono “aridi e frettolosi, privi di quell'esposizione minuziosa e viva degli avvenimenti e dei moventi delle decisioni prese”, come scrive anche uno dei protagonisti dell'epoca, l'Ammiraglio Angelo Iachino. Ecco dunque la validità, a ogni buon fine, di libri come questo in cui l'autore, assai modestamente ma molto chiaramente dice: “Io non ero un Capo, caso mai un attento e scrupoloso annotatore di diari, e non avevo e non ho alcun interesse da tutelare”. Godiamoci, dunque, questo “zibaldone” – parola dell'autore -che viene dall'animo ed è dedicato a tutti quelli che c'erano e non è giusto né dimenticare né emarginare quando si vuole consegnare alla Storia la verità.





Maurizio Brescia: Mussolini's Navy – Seaforth Publishing UK – euro 40

Recensione di Paolo Pagnottella

Un libro sicuramente attraente per molti motivi. Cominciamo dal titolo e dalla lingua. In attesa della traduzione (if any) in italiano, occorre notare subito che si tratta di un'opera in lingua inglese e alla fine della lettura si comprende perché. Poi il titolo, assolutamente “scorretto” per noi Italiani – abbiamo sempre sostenuto che la nostra sia stata, e non solo chiamata, “Regia Marina” e mai attribuibile né al Primo Ministro né al Partito – ma rientra in una provocazione che attira molto il pubblico e gli studiosi anglosassoni, i quali subiscono tradizionalmente l'impatto emotivo dell'attribuzione di fatti, strutture e tempi al leader del momento. Così, identificano sovente una “Churchill's Navy” quando intendono riferirsi alla “Royal Navy” britannica, una “Roosevelt's Navy” per la US Navy ed anche una “Stalin's Navy” quando parlano delle flotte che affrontarono la seconda guerra mondiale. Poiché il compito dell'autore è chiaramente quello di presentare e far ben comprendere agli anglosassoni, ancor oggi assai sbrigativi se non reticenti quando sono costretti a parlare della nostra Marina, l'importanza, la potenza, la coerenza della macchina

organizzativa della flotta con la quale l'Italia entrò in guerra e la condusse da pari a pari per tre anni, mi sembra che il primo obiettivo sia stato conseguito appieno. La lingua dunque non poteva che essere quella inglese, così precisa nei termini e direi a volte cavillosa nelle definizioni: Maurizio Brescia, notissimo scrittore e storico di mare e di Marine, dosa sapientemente precisione di linguaggio e straordinari effetti fotografici (sono presentate anche foto inedite e immagini spettacolari). Ecco quindi che questo mix – come si dice oggi – fa di questo volume, imponente e ricco, un'opera fondamentale e irrinunciabile per tutti quelli che vogliono compendiare in un unico testo la Marina Italiana. Testo da adottare in Accademia Navale e non solo quella di Livorno, se si vorrà innanzi tutto conoscere e poi anche discutere sul ruolo e sulla partita da noi giocata nel campo del potere marittimo del tempo. L'arco dell'analisi parte dall'unità nazionale (1861) al 1939, periodo assai lungo e dalle politiche navali differenti, caratterizzato da orientamenti difformi e politicamente diversi, basti pensare alle altalene in politica estera cui fece, però riscontro la decisiva azione svolta dalla Regia Marina nella guerra di Libia e nel corso del Primo conflitto mondiale per poi abbracciare la visione strategica del regime fascista, la guerra coloniale e di Spagna e la preparazione all'inesorabile secondo conflitto mondiale. Ogni considerazione, ogni analisi non può prescindere – e bene ha fatto Brescia a inserire questi argomenti all'inizio dell'opera – dalla logistica navale, fatta di bacini, basi, porti, cantieri, fabbriche e difese costiere, ossia l'ossatura del supporto come allora concepito e organizzato. Prima di scorrere immagini e caratteristiche delle navi combattenti, una carrellata sull'organizzazione delle flotte, dei comandi e delle operazioni è assai necessaria e svolta con asciutta presentazione. La conoscenza di una Marina va oltre e in questo volume occupa spazio essenziale, come doveroso, l'ingegnoso approccio italiano alla tecnica del camouflage, le bandiere in uso, ordinarie e di combattimento, le uniformi, i gradi, le insegne di comando, le decorazioni. Trattandosi di un volume rivolto, come detto, per impostazione e sviluppo, in primis a un pubblico anglosassone, esso giustamente si conclude con il classico "who's who" della Regia Marina nel corso della seconda guerra mondiale, una panoramica sintetica, seria e obiettiva dei capi, degli ammiragli e dei suoi più celebri ed eroici comandanti. Detto del libro, mi rimane solo un commento: le pagine del volume forniscono quella cognizione che consente di giudicare con serena obiettività e rara professionalità i tempi, trascinando il lettore in una vera e propria "full immersion" in quella Marina. Quei tempi, quella Marina che non si possono e non si devono ignorare né dimenticare e ancor meno ripudiare o cancellare, se si vuole parlare della Marina di oggi e ancor più di quella di domani. Benedetto Brin, generale, ingegnere, ministro degli esteri, soleva dire: "L'Italia è grande quando è grande la sua Marina" e fedele a questo suo pensiero aveva affrontato i problemi del suo tempo. Maurizio Brescia ci presenta in maniera brillante, appassionante e veritiera quella nostra grande Marina: ne nasce un senso di orgoglio, di apprezzamento, di ammirazione, ricordiamocene. Egli sembra dire: la Marina italiana non è stata grande, la Marina italiana è grande.



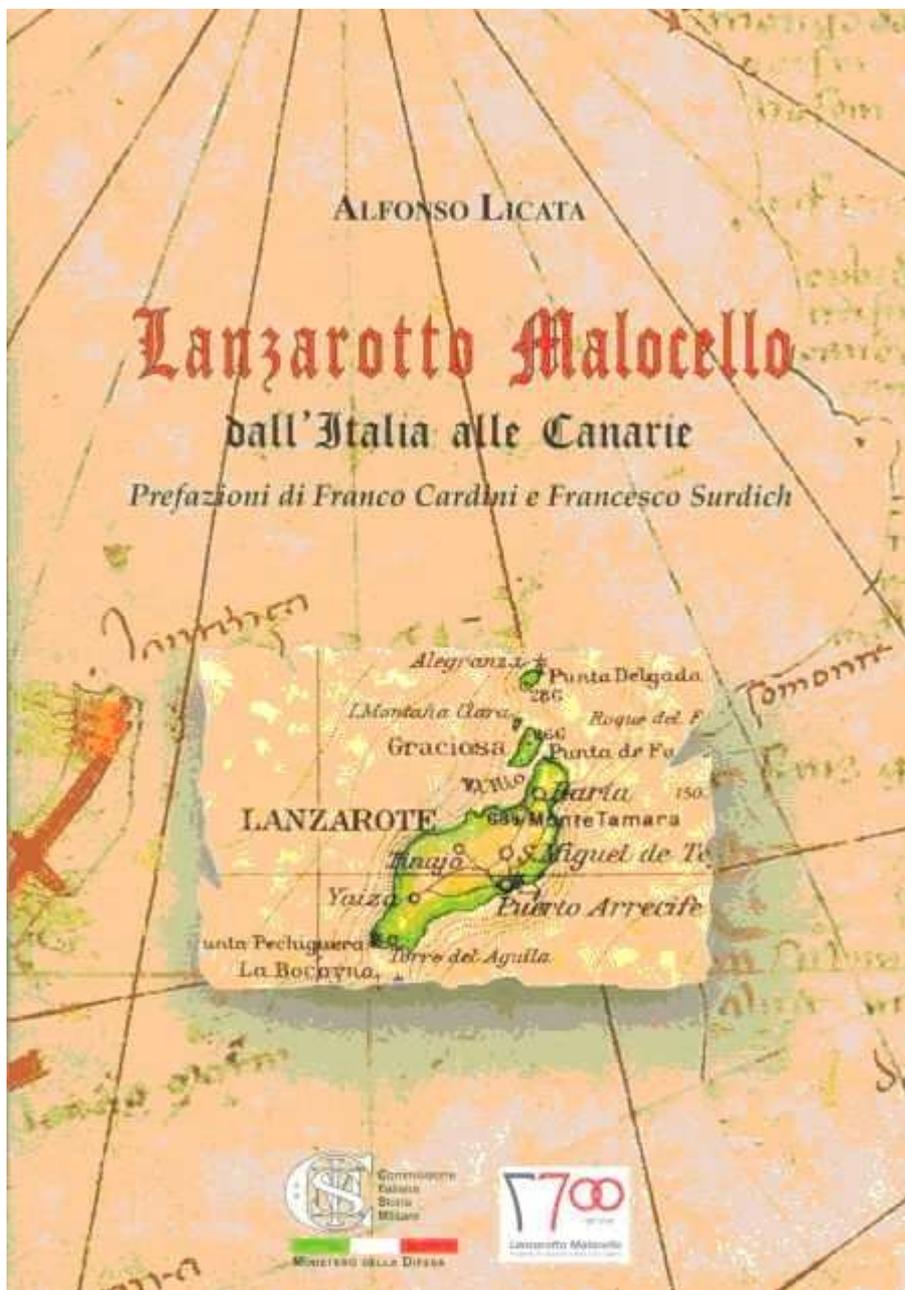
Orazio Ferrara: Pelle di marinai – Aviani e Aviani Editori Udine – euro 18

Recensione di Paolo Pagnottella

Già il titolo del libro è accattivante, poiché ricorda il più celebre “Pelle d’Ammiraglio” di Alberto Da Zara. Non contrapposizione, però, ma completamento delle “pelli”: a quelle degli Ammiragli devono aggiungersi quelle dei marinai, per completare il quadro delle vicende della Marina Italiana nel corso del secondo conflitto mondiale. Orazio Ferrara è noto ai nostri lettori: originario di Pantelleria, ha curato il volume – qui già presentato – di Giuseppe Ferrara “Memorie di un Secondo Capo della Regia Marina”, arricchendolo con quell’ultimo, prezioso ed esauriente capitolo sulla resa di Pantelleria. Questo volume racconta storie di eroismo, da quello silenzioso

degli equipaggi a quello dei nostri straordinari Comandanti in mare, cui l'autore ha voluto associare pagine non esaltanti di certe "poltrone" di Supermarina. Tutte storie della nostra guerra sul mare, oggi possiamo dire amara e a volte "sfortunata", spesso per la pochezza dei nostri capi più che per l'avverso destino. Sempre una Storia fatta di sacrifici, eroismo e abnegazione cui avrebbe potuto e dovuto corrispondere migliore sorte, storie "nostre" che, piaccia o no, che fanno parte del nostro tessuto sociale e nazionale, ne dovrebbero esaltare la trama e dalle quali non è giusto né corretto stralciare a nostro piacimento quelle che non ci piacciono. Storie, alcune, forse minimali – ma non per chi le ha vissute – ma certamente cariche di straordinaria umanità. Non vuole essere una raccolta apologetica né un nuovo libro denigratorio o accusatorio, solo una serie di storie di vita vissuta e sofferta sul mare, sulla "pelle" appunto, di uomini e mezzi della nostra Regia Marina. E come tutte le storie che riguardano fatti e uomini veri, sono "impastate di fango e di cielo", come conclude giustamente l'autore. Egli non giudica, perché per giudicare occorre conoscere i fatti, gli antefatti e le vere connessioni: partiamo allora, sembra suggerire Ferrara, dalla conoscenza, poi potremo trarre, ciascuno di noi, le conclusioni. Se poeticamente l'autore apre con la storia della Preghiera del marinaio, quasi fosse il collante di tutto, gli dobbiamo un grazie per aver riportato all'attenzione la vicenda della Motonave "Umbria" e del suo comandante Lorenzo Muiesan, così come quelle del R. Smg. "Perla" in Mar Rosso e del R.Smg. "Lafolé" in Mediterraneo. Anche le più note operazioni che videro i nostri sommergibili atlantici, come il "Morosini", il "Tazzoli" e il "Da Vinci" sono qui riprese per individuarne ed esaltarne aspetti particolari e carichi di pathos. La storia che riguarda Capo Amendola, trucidato nelle foibe titine, serve a richiamare la dolorosa vicenda dei nostri italiani d'Istria e di Dalmazia, il cui esodo solo di recente ha avuto il riconoscimento della memoria nazionale. Ferrara ci ha ormai abituato alle chiuse drammatiche ed anche in quest'occasione non si smentisce: leggere della fuga e del "travestimento" in abiti borghesi del Contrammiraglio Priamo Ugo Leonardi, il comandante della munitissima base di Augusta all'apparire degli Alleati, riporta alla già citata resa di Pantelleria, con la medesima drammaticità. E termina poi con l'angosciosa e mai definitivamente chiarita, nonostante i processi e le commissioni d'inchiesta, questione "Maugeri", l'ammiraglio decorato dopo la guerra dagli Americani "per la condotta eccezionalmente meritevole nel compimento di superiori servigi resi al governo degli Stati Uniti in qualità di Capo del servizio informazioni navali e come capo di stato maggiore della marina prima e dopo la seconda guerra mondiale". La ferita ancora sanguina nel costato della Marina, che lo ebbe come suo Capo nell'immediato dopoguerra ma che lo annoverava capo delle informazioni prima dell'8 settembre e dunque sicuramente coinvolto in quell'orribile, infamante e mai punita fornitura di "servizi" all'allora nemico, per colmo d'ignominia resa non perseguibile dall'art.16, del trattato di pace impostoci dagli Alleati (in spregio alla consegna della flotta e alla cobelligeranza).





Recensione di Paolo Pagnottella

Nell'anno 2012 si è celebrato il VII° centenario del viaggio per mare che portò un coraggioso navigatore italiano nel Medioevo a riscoprire terre da secoli dimenticate.

Lanzarotto Malocello, questo il nome del marinaio varazzino protagonista di uno dei maggiori avvenimenti geografici che avrebbero aperto la via per la navigazione verso nuovi lidi sia attraverso l'Atlantico verso le Americhe sia verso il Capo di Buona Speranza e le Indie.

La sua fama di scopritore dell'isola di Lanzarote, che porta anche oggi il suo nome, inizia a decorrere dalla comparsa dell'arcipelago Canario nella carta nautica di Angelino Dulcert nell'anno 1339 e, da allora, tutte le successive carte geografiche riportarono quelle "isole fortunate".

Settecento anni dopo questo libro reca il doveroso, significativo contributo alla rievocazione dell'impresa di Panzarotto Malocello, curiosamente poco conosciuta dal grande pubblico e, purtroppo, anche poco valorizzata negli ambienti della cultura marinara nazionale. Sono opere come questa che riportano in auge il valore del marinaio e della marineria italiana, vero motivo di

giusto orgoglio e di riconosciuto valore in campo mondiale. Le ricerche svolte dall'autore, anche attraverso i moderni canali di informazione, hanno conseguito il brillantissimo obiettivo di fare luce e dare risalto all'impresa ed al navigatore, ordinando i non molti frammenti di notizie, elementi e documenti fino ad oggi conosciuti. Ne nasce un'opera che rappresenta un veicolo molto utile ai fini divulgativi e culturali.

Le celebrazioni del VII° centenario sono stati momenti che hanno fatto rivivere, nell'attualità, un avvenimento, tanto particolare quanto ancora avvolto nel mistero, che fece crollare il mito dell'invincibilità delle Colonne d'Ercole, oltre le quali, secondo le credenze di quell'epoca, nessuno sarebbe potuto andare se non a prezzo della propria vita.

Il ricordo di questa importante scoperta geografica, ad opera di due Comitati Promotori di due distinte Nazioni – Italia e Spagna – costituiti e fortemente voluti, entrambi, per impegno e tenace volontà di Alfonso Licata, è senza dubbio occasione e spunto di riflessioni per l'uomo d'oggi, sempre più spinto dalla voglia di conoscere cose nuove ed affascinanti, poiché è dalla naturale predisposizione umana alla esplorazione che sono nati nuovi e vasti insediamenti di persone, diventati poi vere e proprie nazioni con usi, costumi e culture proprie.

L'opera non si limita alla cronologica ricostruzione del viaggio e della vita di Malocello ma coglie lo spunto per fornire un quadro davvero completo e dotto sulla sua epoca, appartenente ad un periodo che sempre più si dimostra tutt'altro che immerso in "secoli bui". L'impresa non si comprenderebbe nella sua importanza, audacia e innovazione se non fosse inquadrata appieno nel suo tempo, nella situazione finanziaria di allora, nei poteri forti dell'epoca, nel sistema delle relazioni e degli scambi in atto. In questo senso, è un'opera a tutto tondo, davvero avvincente per i collegamenti, per i richiami, per la completezza della panoramica. La cultura marinara non è dunque fine a se stessa, è cultura basilare, conditio sine qua non per conoscere tempi, personaggi, situazioni. Serve rammentare quanto diceva il grande Benedetto Brin, ammiraglio, ministro degli esteri, ingegnere: "L'Italia è stata grande quando è stata grande la sua Marina".



Renato Gnerucci racconta: Fiume - Sussak Porto Baross
8 Settembre 1913

DIARIO DI UN MARINAIO

Storia vera con fotografie e documenti inediti

A cura di Claudia Massai



F&C Edizioni

Brossura editoriale figurata.(cm 21) pp.73 con molte immagini dell'epoca raffiguranti navi, siluri, sommergibili ecc... degne di nota le fotografie della Real Corazzata Littorio silurata, la Corazzata Duilio e la Corazzata Cavour. Inoltre sono presenti le riproduzioni di lettere e documenti originali.
€ 10. (Associati e Abbonati al giornale hanno uno sconto del 15%)

Il libro, può essere richiesto direttamente anche a:

Libri Antichi Arezzo – F&C Edizioni – Via Mons. E. Mignone 2, 52100 Arezzo

Tel 0575351742 – E-Mail info@libriantichiarezzo.com

Web. www.libriantichiarezzo.com

Prefazione di Claudia Massai

Questa pubblicazione origina con lo stesso intento che oltre 30 anni fa mosse l'autore e protagonista di queste memorie, Renato Gnerucci, ad affidare la propria testimonianza alla macchina da scrivere. Non con la pretesa di "far della storia", ma con la volontà di eternare la memoria, di diffondere e fare arrivare alle generazioni successive la storia di un marinaio italiano

durante il secondo conflitto mondiale. Il valore di questo Diario va ben oltre la semplice documentazione storica, non si limita alla sola narrazione di eventi bellici e operazioni militari, ma dà voce ai vissuti personali, alle emozioni di coloro che hanno fatto la storia, pur non essendo mai citati. Oltre alle sue memorie, Gnerucci ha voluto condividere alcune immagini da lui stesso scattate durante il periodo di servizio a Fiume; un'ulteriore occasione per divulgare immagini e un'ottica della storia più soggettiva che probabilmente trova maggiore accoglimento anche da parte di coloro che hanno una conoscenza puramente scolastica delle terribili vicende belliche di quel periodo. Questa volontà di condividere l'esperienza e di parlare al cuore dei suoi cari, degli amici, dei compaesani, emerge anche nella "Lettera ad un amico", dove racconta come nel 1978 maturò l'idea di stampare autonomamente un numero limitato di copie delle sue memorie: "I Sopravvissuti di Sussak Porto Baross". Questa pubblicazione ripropone oggi, oltre al racconto che è stato mantenuto fedele all'originale nonostante alcuni termini possano risultare attualmente in disuso, anche la ridigitalizzazione delle fotografie scattate da Gnerucci, anch'esse senza ritocchi per mantenere il gusto dell'autenticità, con l'aggiunta di alcuni documenti a carattere epistolare. Questo libro è stato voluto dai figli Paolo e Patrizia che hanno fornito tutto il materiale necessario e dai nipoti Francesco e Lucia Giamboni.