



Edizioni: PubblCaorle, Calle delle Liburniche 8/A 30021 Caorle (VE)

pbcaorle@alfa.it tel: 0421/211146

Autore: V.Emanuele Dalla Bella via della Bosega 3 30021 Caorle (VE)

emanueledallabella@libero.it

Recensione di Paolo Pagnottella

Per un sommergibilista costituisce grande onore e punto d'orgoglio avere la possibilità di presentare un libro che, narrando di sommergibili e di comandanti e di equipaggi di sommergibile, contribuisce a diffondere un'epopea e una mentalità speciali. Scorrendo, anzi divorando, queste pagine, due sentimenti mi hanno pervaso. Il ricordo di tanti giorni e notti e mesi e anni passati all'interno di quei sigari di ferro, circondato da quegli uomini speciali che costituiscono l'equipaggio di un sommergibile: oggi, col tempo che inesorabilmente è trascorso per tutti, possiamo solo ritornare con

la mente a quei momenti vissuti, alle emozioni, alle tensioni, alle emergenze, alle lunghe navigazioni incontro al “nemico”. E questi ricordi portano alla memoria i volti degli Ufficiali e dei Sottufficiali, di quegli uomini che, come me, lasciavano famiglie e amicizie per un’avventura impagabile e memorabile, sempre al servizio degli interessi della Patria. Il secondo sentimento è la gratitudine, l’ammirazione verso coloro che ci hanno preceduto, tracciando il solco della gloriosa tradizione della componente subacquea italiana: non avremmo potuto svolgere la nostra missione, ai nostri tempi, se qualcuno non ci avesse insegnato cosa vuol dire essere sommergibilista, non solo dal punto di vista tecnico e operativo ma principalmente spirituale. Tenacia, lealtà, generosità, altruismo, coordinamento, spirito di sacrificio, volontà di ottenere il successo, caparbieta per non demordere, mai, sono i risultati di una scuola che non si avvale di libri ma di esempi, senza cattedre ma con tanti maestri. Questo libro mostra con limpidezza cosa vogliamo dire parole oggi forse desuete o dormienti, come servizio alla Patria prima di ogni altro interesse personale, dovere da compiere fino alle estreme conseguenze, se necessario. Credo che il lettore si porrà delle domande, leggendo queste pagine, s’interrogherà sovente sul vero significato di pensieri e azioni: ma alla fine converrà che sono quegli uomini, quelle idee, quei comportamenti ad avere creato, solidificato il terreno su cui è stato possibile costruire poi una società seria, coesa e degna di essere vissuta. Il comandante Primo Longobardo sarà così onorato non più solo da noi sommergibilisti – che ancora a lui ispiriamo la vita professionale e oggi anche quella civile - ma da tutti quelli che, al termine della lettura, avranno compreso il suo “credo”, la sua personalità, la sua azione. Non sarà difficile, perché Dalla Bella scrive in maniera talmente accattivante, da rendere davvero piacevole il tempo della lettura: il suo romanzo scorre via piano e leggero, pur affrontando e comprendendo temi delicati e di grande valore specifico. Mi piace, come detto, che egli abbia chiesto a me di presentare questo lavoro. Tutti noi sommergibilisti ne abbiamo apprezzati l’idea, la volontà, i soggetti. Il risultato è assai convincente e non possiamo che auspicare che abbia quel successo, quella diffusione che contribuirà alla crescita spirituale di questo nostro popolo italiano che vorremmo fosse il migliore per far crescere i nostri figli e i nostri nipoti, con quella passione e quel senso di appartenenza al quale abbiamo creduto e tuttora crediamo. Occorrono anche doti e virtù che libri come questo hanno il coraggio di proporre.





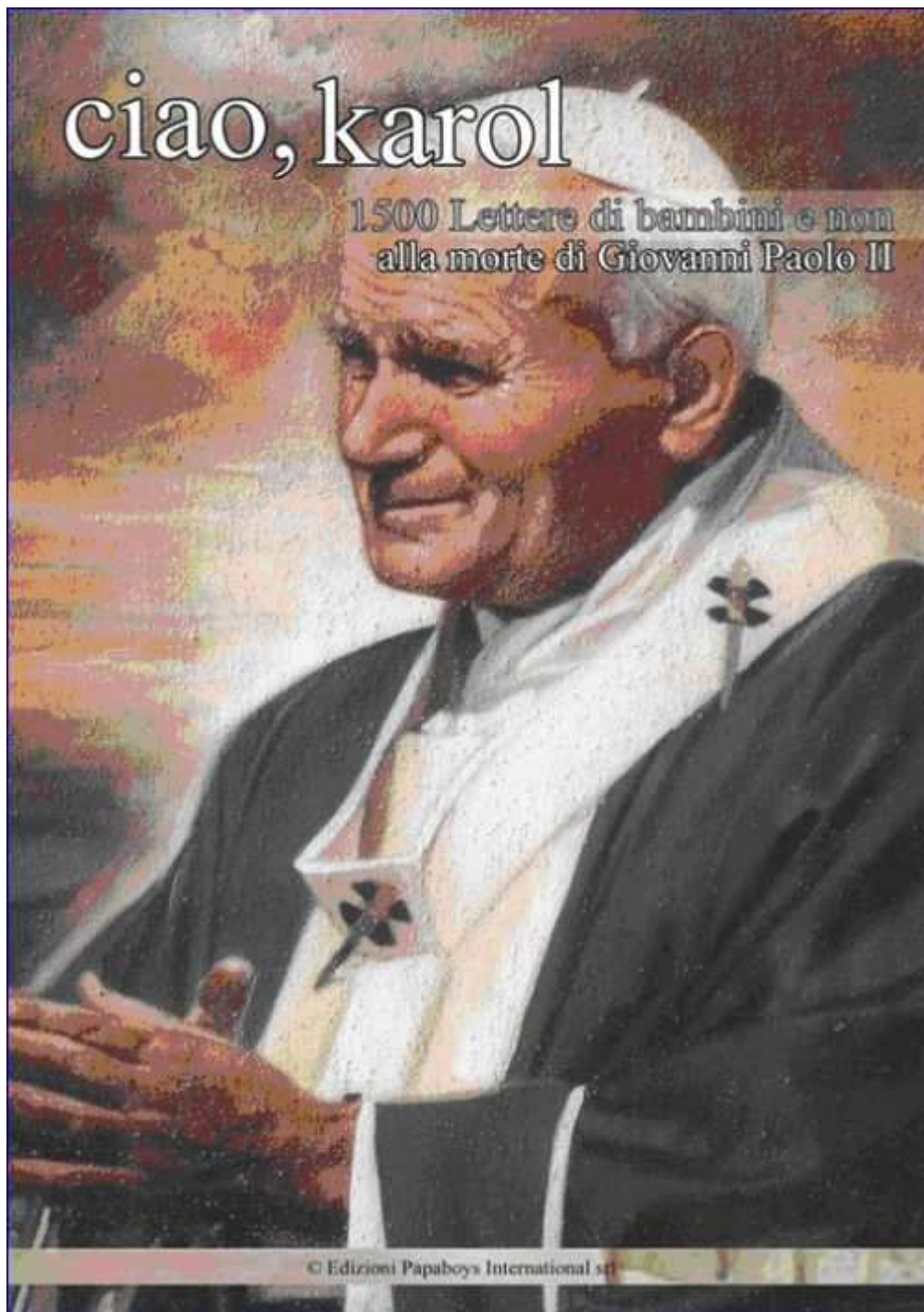
distribuito da TUTTOSTORIA Casella Postale 395 – 43100 Parma

Recensione di Paolo Pagnottella

Questo volume riempie un vuoto che durava da troppo tempo, mancando fino ad oggi una vera sintesi della storia della nostra componente navale portaerei e, con essa, dell'aviazione della Marina. Una trattazione organica e rivolta a fissare le tappe di una storia a volte controversa a volte raccontata "ad usum delphini", secondo le convenienze o delle appartenenze. Quest'opera mi sembra perfettamente in grado di azzerare polemiche, ristabilire equilibri e verità, basata com'è inoppugnabilmente su documenti, progetti, resoconti, fatti e fotografie di valore storico fondamentale. Merito va all'autore, serio, preciso, attento ed esaustivo, al corredo documentale, all'edizione curata fin nei minimi dettagli. Ecco dunque che questo studio entra buon diritto fra le opere di valore storico-militare che dovranno essere consultate e citate da tutti quelli che intenderanno fare riferimento al settore. Oggi che finalmente ben due portaerei navigano con la bandiera della Marina Militare Italiana, è doveroso rivolgere un plauso a chi ha saputo così sapientemente illustrare perché e come ci si è arrivati, con un bagaglio di coraggiose analisi di

natura non solo tecnica e operativa ma anche, se non soprattutto, politica, strategica ed economica, con le sue luci e le sue (purtroppo numerose) ombre. L'opera inizia con il periodo storico che vide i primi tentativi, pionieristici ma straordinariamente innovativi, di realizzare unità navali dotate delle nuove macchine volanti, così come parallelamente si andava sviluppando presso tutte le Marine delle principali potenze navali (e l'Italia era certamente fra esse). L'esperienza della Prima Guerra Mondiale influenzò ovviamente i successivi anni Venti e Trenta, nei quali furono fatte scelte che avrebbero massimamente influenzato l'attività e l'operatività della Regia Marina nel corso del secondo, successivo, conflitto mondiale. Merita giustamente un capitolo intero, l'esperienza della portaerei "Aquila", alla cui analisi si contrappone lo sviluppo che ebbe questo tipo di unità presso tutte le altre marine che presero parte al conflitto. Si sviluppa poi, in maniera organica e analitica, il sessantennio che culminerà con il "Cavour" e la piena consapevolezza del ruolo e importanza di una portaerei nell'ambito di una Marina completa cui sono assegnati e assegnabili compiti "oltre l'orizzonte". Mi è piaciuta la ricostruzione storica delle decisioni che, nel tempo, portarono all'altalena portaerei sì- portaerei no, un balletto di lungimiranze e miopie, che vide sulla scena il solito, italico contrasto fra conservatori ad oltranza e innovatori (troppo spesso confusi con i sovversivi). Così, per esempio, il Comitato degli Ammiragli che terminò la seduta del 5 febbraio del 1922 con la solita formula ambigua salvatutto (e salvatutti): "rinviare l'eventuale costruzione di una portaerei in attesa che vengano risolti alcuni aspetti tecnici relativi alla costruzione di questo tipo di nave". Così tramonta l'ipotesi di trasformazione della corazzata "Caracciolo" e si ripiega sulla "porta idrovolanti Miraglia" con cui si andrà in guerra nel 1940. Anche il ruolo del Ministro della Marina Mussolini, sempre accreditato di avversione verso la "monarchica" Marina e simpatie verso la "fascista" Aeronautica, trova qui una sistemazione storica, poiché è documentalmente accertato che egli seguì le indicazioni del Comitato degli Ammiragli, che si espresse all'unanimità contro la costruzione di simile tipo di unità ancora nel 1925. Non valsero allo scopo neppure gli innovativi studi di un Ufficiale del Genio Navale, transitato nel Genio Aeronautico, del calibro di Alessandro Guidoni, a far cambiare indirizzo agli organi preposti. E' appassionante immergersi (io sono un sommergibilista!) in queste ricostruzioni, assaporare il giusto dosaggio fra tecnica, economia e politica, arrivare alle medesime conclusioni dell'autore dopo averne condiviso lo sviluppo delle tematiche e le esaurienti argomentazioni. Osservo infine che si tratta di un'opera enciclopedica, nel senso che tocca e racchiude tutte le pertinenze della materia e le sviluppa in modo organico, con eloquio brillante. La lettura è facilitata poiché corredata di un sontuoso bagaglio fotografico a didascalie estese e precise come in poche altre pubblicazioni analoghe, frutto di evidente ricerca approfondita, competente e vasta. Continua anche in questo volume l'eccellente idea di completare le informazioni tecniche con disegni, in gran parte originali, di assoluto primario livello, chiarezza e precisione: davvero un'opera pregevole, degna della collana di cui fa parte, che onora l'autore e tutti coloro che ad essa hanno contribuito.





Recensione di Paolo Pagnottella

Quando ho avuto fra le mani questa opera, non posso negare che mi sia emozionato. Non parlo da credente, parlo da uomo di una certa età che ha vissuto un periodo storico cruciale per i destini del mondo, quello del pontificato di Giovanni Paolo II.

Come ricordarlo, ognuno decide ed è libero di scegliere il modo. Mi è sembrato però doveroso segnalare questo modo, estremamente unico ed originale per una riflessione, un documento fresco, privo di contaminazioni politiche o di parte, scevro da pregiudizi o incensamenti.

Questa è l'opera che risolve i dubbi, conforta le scelte, rafforza le convinzioni.

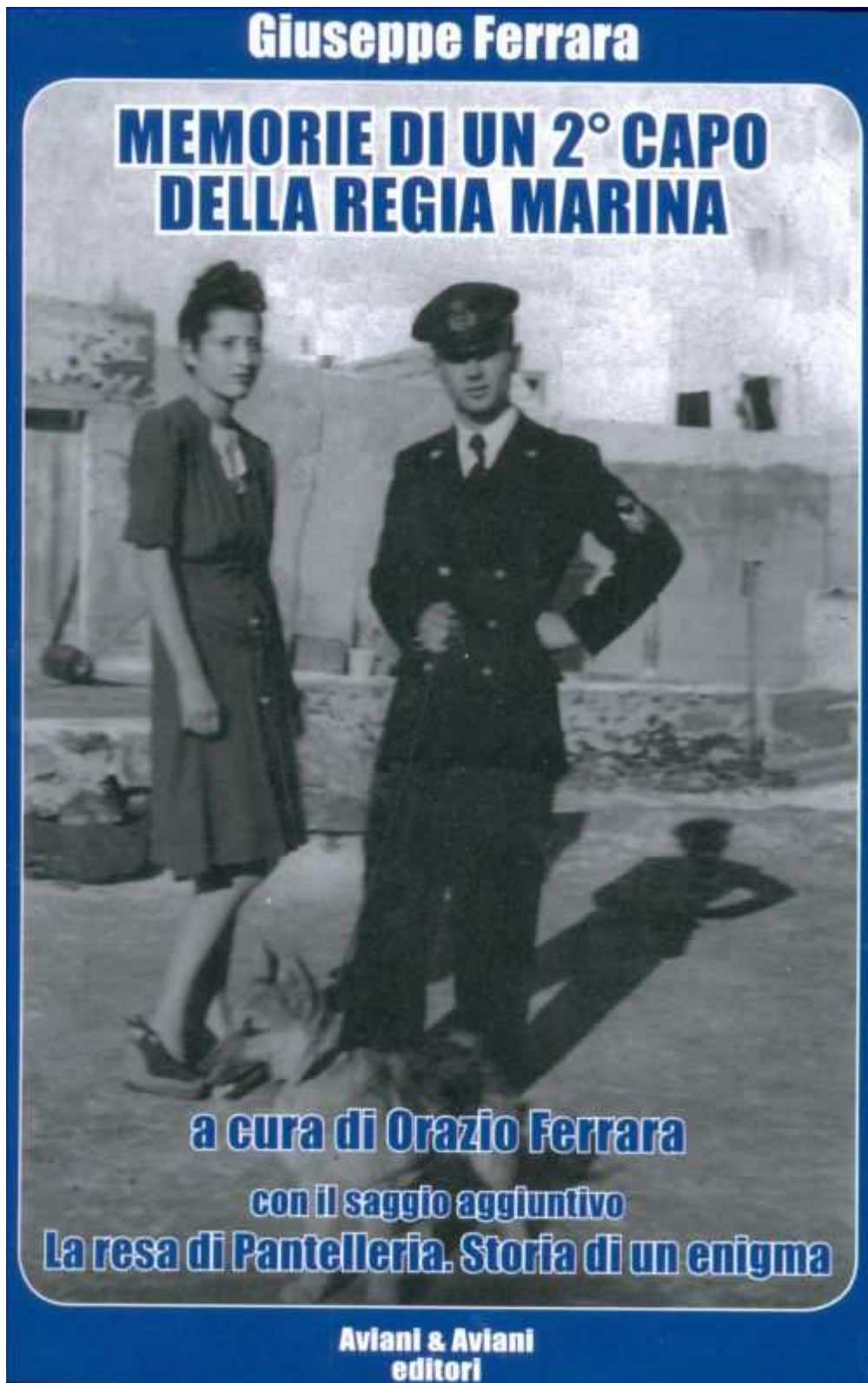
E' una raccolta di lettere, messaggi e disegni che sono stati lasciati in piazza, sulle transenne, sulle colonne, dovunque fosse possibile, dai fedeli presenti a San Pietro durante le ultime ore di agonia del Santo Padre e nei giorni dalla morte al funerale, principalmente scritte da bambini e giovani, con la spontaneità tipica della loro età, quando hanno vissuto o ricevuto la notizia della morte del Papa. Ci si trova di tutto, in questa antologia: freschezza e strafalcioni di grammatica, ma su tutto domina la chiarezza del sentimento, la limpidezza dell'animo.

Forse è l'ultimo regalo che ci ha lasciato quell'uomo "venuto da lontano", come disse Egli stesso il giorno dell'elezione, ma che ha finito per essere così vicino a tutti noi.

Per acquistare il volume (Euro 30) rivolgersi alla
"Associazione Nazionale Papaboys"

Tel: 06.97270529 – 06.97270510 – mail: www.papaboys.it



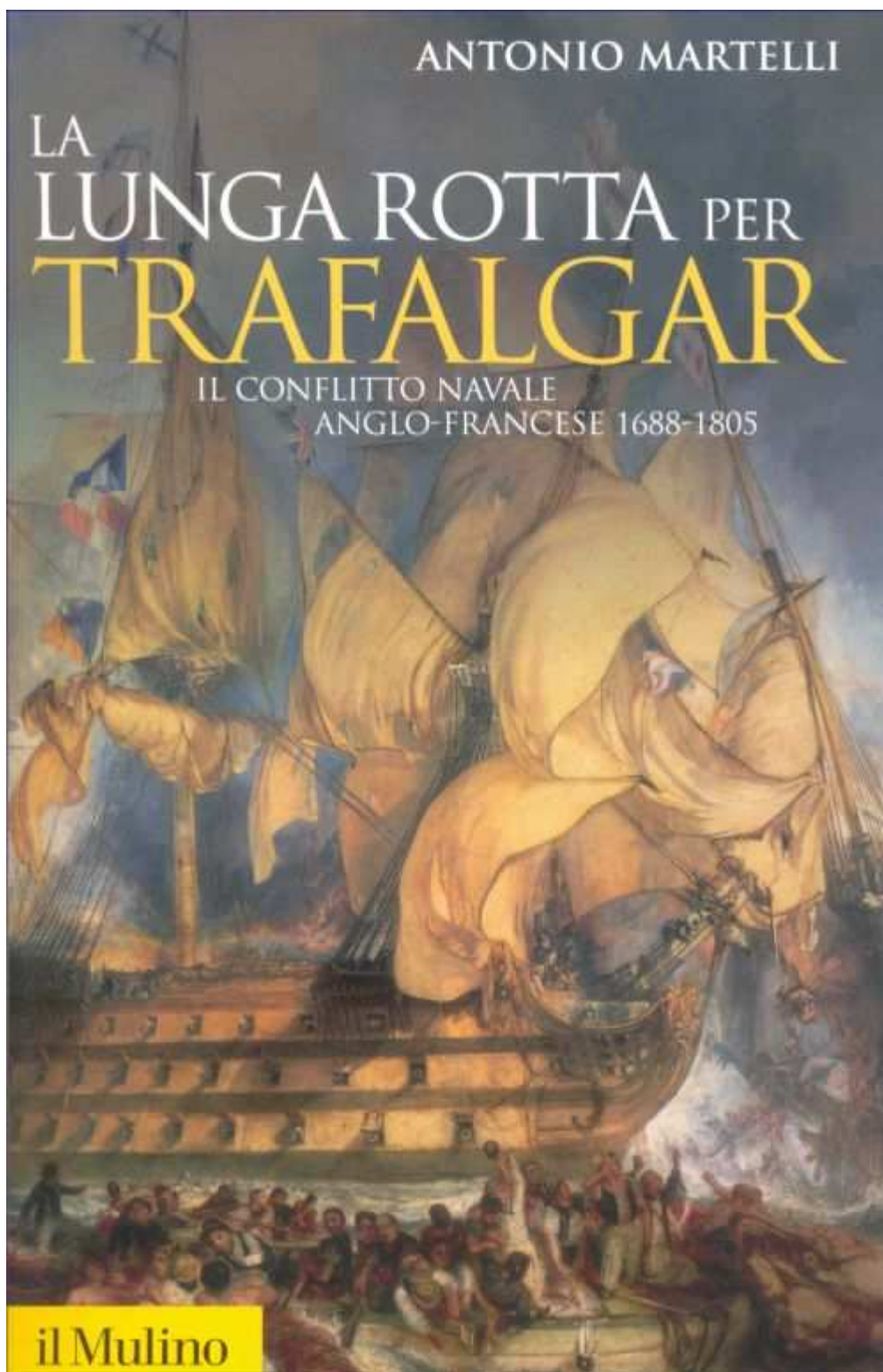


Recensione di Paolo Pagnottella

Mi piace rilevare che quest'opera è l'appassionato omaggio di un figlio al proprio padre, un uomo semplice e coerente, di cui ha sempre sentito i racconti. Bene ha fatto Orazio Ferrara a raccogliere ora, narrandola in prima persona, l'esperienza di una vita non solo vissuta in Marina ma intrisa di Marina, dedicata in maniera appassionata e struggente alla Marina. I diari solitamente interessano poche persone, quelle facenti parte della cerchia del narratore o magari quelle che vi si trovano coinvolti. In questo caso, Ferrara va oltre e più a fondo, perché coglie lo spunto dalle vicende del padre per completare un quadro e risollevarlo, per gli smemorati veri o interessati, il grande quesito: perché si è arresa Pantelleria senza combattere? Giuseppe Ferrara si appassiona alla vita di mare, desidera far parte della Regia Marina al punto tale da convincere un conoscente a sostituirsi al padre

(che non lo avrebbe mai assecondato) nel firmare la domanda di arruolamento volontario. Così, ricorda con nostalgia la Scuola di Pola – l'italianissima Pola, la definisce – l'imbarco sul "Duca d'Aosta" con il comandante Da Zara, l'esperienza sul sommergibile "Marcello":. Chi desidera un quadro vero della vita di bordo, del cameratismo che si forma, delle vicissitudini degli equipaggi in guerra – siamo al tempo della guerra di Spagna – non ha che da leggere queste pagine, dettate da un cuore di ragazzo che ama la vita e l'avventura, la sua terra natale – di cui ricerca sempre i commilitoni conterranei - e l'Italia come tutti gli Italiani veri. Allo scoppio della guerra si trova destinato da qualche mese a Pantelleria, pur anelando di tornare a bordo delle navi combattenti: sull'isola è tutto un fervore di lavori per completare quelle gigantesche opere di fortificazione e di adeguamento bellico che ne dovevano (e ne fecero, in realtà, solo se avessimo voluto considerarla tale) la Gibilterra del Canale di Sicilia, un ostacolo insuperabile per chiunque avesse solo pensato di traversare quel tratto di mare. La natura splendida, il fascino dei paesaggi, la bellezza delle ragazze fanno colpo sul giovane, che si appassiona al luogo e ne segue le vicende: conosce una ragazza, se ne innamora, la sposa, nasce una figlia. Vede e riporta di una Pantelleria ben rifornita, forte di oltre dieci mila uomini delle tre armi, con cannoni, aerei, munizioni e gallerie, rifugi protetti, hangar e depositi in caverna. Dopo varie altre destinazioni, ritorna a Pantelleria nel giugno del 1942, in tempo per partecipare alla battaglia di "mezzo giugno" o di Pantelleria appunto, Dal 13 al 16 giugno: una vittoria italiana limpida, inequivocabile, memorabile, finalmente una battaglia a forze riunite. A bordo di un peschereccio, trae in salvo naufraghi inglesi e quando li sbarca a terra, comincia il travaglio interiore, quasi un'avvisaglia del prossimo futuro, a contatto con l'atteggiamento già rinunciatario dei responsabili della difesa. L'8 maggio del 1943 cominciano le incursioni aeree sull'isola, sempre più massicce, sempre più devastanti: bombe di giorno e di notte, popolazione e soldati nei rifugi, rifornimenti sempre più scarsi ma... continui, anche di acqua, da parte di navi e aerei, senza interruzioni (a smentita di certa stampa). L'11 giugno arrivano gli Alleati. Come sintesi di tutta la vicenda, un messaggio che un Sottotenente invia al Comando della Sicilia: "Perché ci siamo arresi?". All'offerta di un Ufficiale australiano (rimanere a Pantelleria – dove c'erano moglie e figlia - servendo gli Alleati e indicando loro l'ubicazione dei depositi e delle riserve), Ferrara preferisce la prigionia. Il libro si chiude, come detto, con un'interessante e appassionata appendice: Renzo de Felice scrisse che la resa di Pantelleria è stata "una delle pagine certo meno onorevoli per le armi italiane e meno limpide della seconda guerra mondiale", Ferrara si chiede perché il 10 giugno l'Ammiraglio Pavesi respinge la seconda richiesta di resa mentre il giorno dopo si arrende e da ordine di NON fare saltare tutti gli hangar e i depositi, lasciandoli così in mano al nemico (e nessuna Corte Marziale ha mai voluto fare luce). Acqua, munizioni, coraggio e voglia di resistere erano intatti, lo testimoniano oggi come ieri quelli che c'erano, come Giuseppe Ferrara.



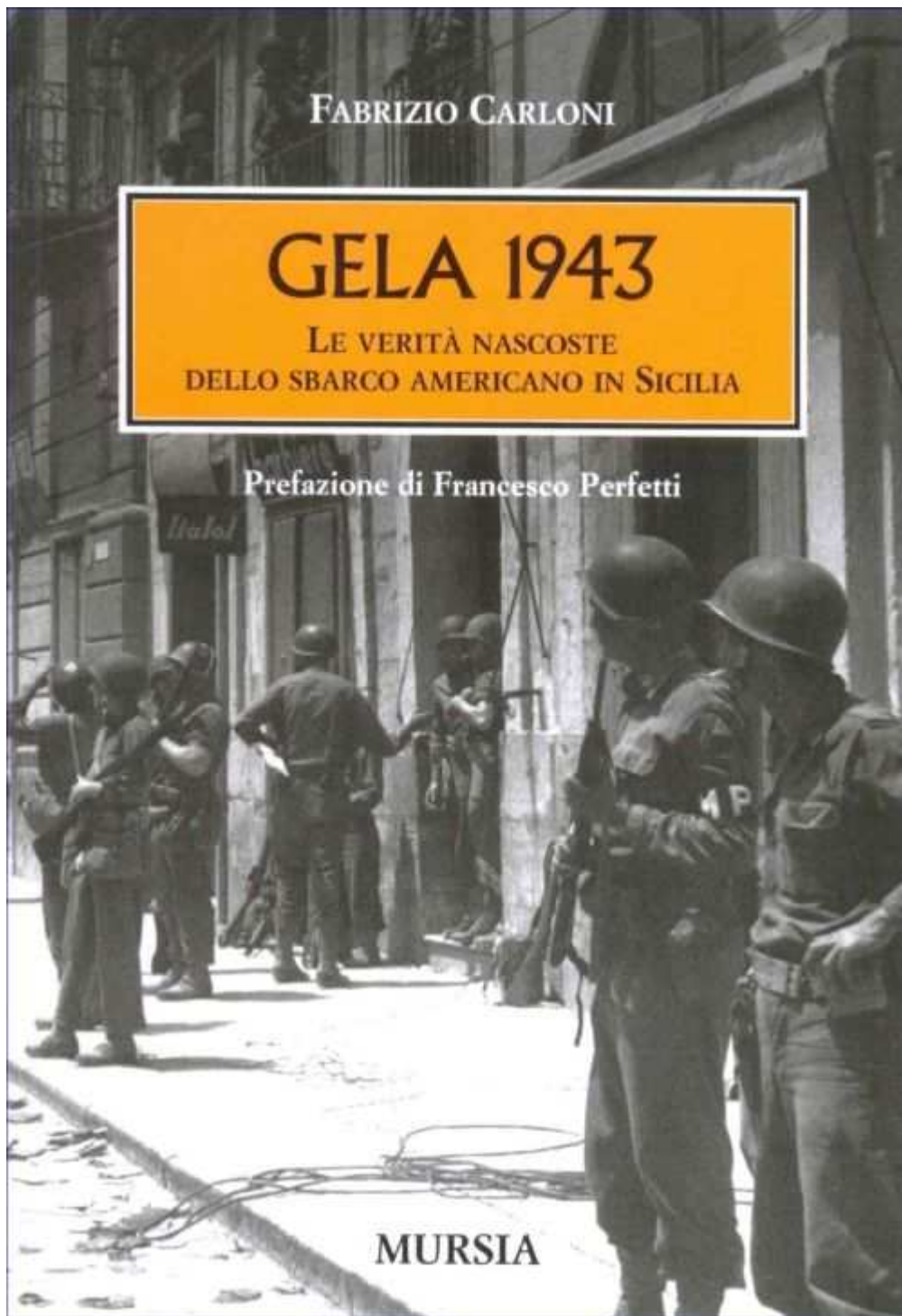


Recensione di Paolo Pagnottella

La battaglia di Trafalgar è stata ed è oggetto di una vastissima bibliografia, soprattutto (e ovviamente) in Gran Bretagna. In Italia, nonostante la riconosciuta fondamentale importanza dell'evento nell'ambito della storia navale e del potere marittimo, solo pochissimi autori si sono cimentati nelle ricerche e nella stesura di opere su questo epico scontro. Martelli ammette con grande lealtà (cosa rarissima e degna quindi, già di per sé, della massima stima e considerazione) di non essere uno storico di professione (è professore di strategia e politica industriale) ma un appassionato di storia militare e navale in particolare. Devo dire che mi piacerebbe che tanti altri "laici" di storia navale scrivessero con altrettanta passione nella ricerca, nei collegamenti, nelle conclusioni. Su Trafalgar, sulla battaglia, sulle operazioni precedenti e seguenti, sul grande ammiraglio Nelson ormai è stato scritto tutto, dunque è ben difficile che possano emergere novità o

difformi interpretazioni. Questo libro affronta però in maniera organica ed esplicativa gli eventi navali nel contesto della contesa complessiva fra Gran Bretagna e Francia. Se è vero che la tradizionale analisi degli accadimenti parte dalla rottura della pace di Amiens (maggio 1802), l'autore ritiene, a mio giudizio assai correttamente, che occorra risalire alle origini del prolungato conflitto fra i due Paesi, che aveva come posta il predominio sul mondo. Ecco allora delineate le due strategie globali che, non a caso i lettori esperti o amanti di cose di mare converranno, avevano proprio il mare come principale teatro dello scontro e le flotte come strumenti essenziali della contesa. La conclusione è che per comprendere completamente Trafalgar occorra rifarsi a due processi distinti ma collegati, direi conseguenti. I cambiamenti dei rapporti di forza, in termini di armamenti, costruzioni, strategie e tattiche navali così come si andarono evolvendo fra la fine del Seicento e l'inizio dell'Ottocento e i trenta mesi dalla citata rottura della pace di Amiens al momento in cui la flotta (numericamente inferiore) al comando di Horatio Nelson ebbe il sopravvento, fino all'annientamento, sulla flotta combinata franco-spagnola di Villeneuve. Anche in quest'opera, pur con qualche inesattezza tecnico-navale, sono ricordate con dovizia di particolari, le grandi battaglie precedenti (con particolare attenzione per il capolavoro di Aboukir) e quindi le mosse e le contromosse, le azioni brillanti, così come i grossolani errori, gli inganni, dall'una e dall'altra parte nella "madre di tutte le battaglie navali", Trafalgar. Mi ha procurato un vero piacere scorrere queste pagine di mare vero, ripercorrere queste fondamentali tappe di quella storia navale che andrebbe non solo insegnata con la medesima competenza di quest'autore ma soprattutto diffusa, integrata nel patrimonio culturale di un popolo di navigatori quale dovrebbe essere (e purtroppo poco è) quello italiano. Sono stato l'unico Ammiraglio a organizzare un convegno specifico su Trafalgar in occasione del bicentenario, presentando tesi e fatti a un pubblico a dir poco ignaro e meravigliato del valore specifico di quella grande battaglia, vinta da qual Grande Ammiraglio. Non posso quindi che plaudire con sincera gioia quando qualcuno del calibro di Martelli affronta con lo stesso spirito quegli eventi, che giudico "turning point" non solo della marineria mondiale ma soprattutto della storia delle relazioni fra i popoli. E' così dimostrato, con opere come questa, che anche gli Italiani non solo conoscono, ma considerano la storia navale una disciplina fondamentale nel più vasto panorama della cultura.



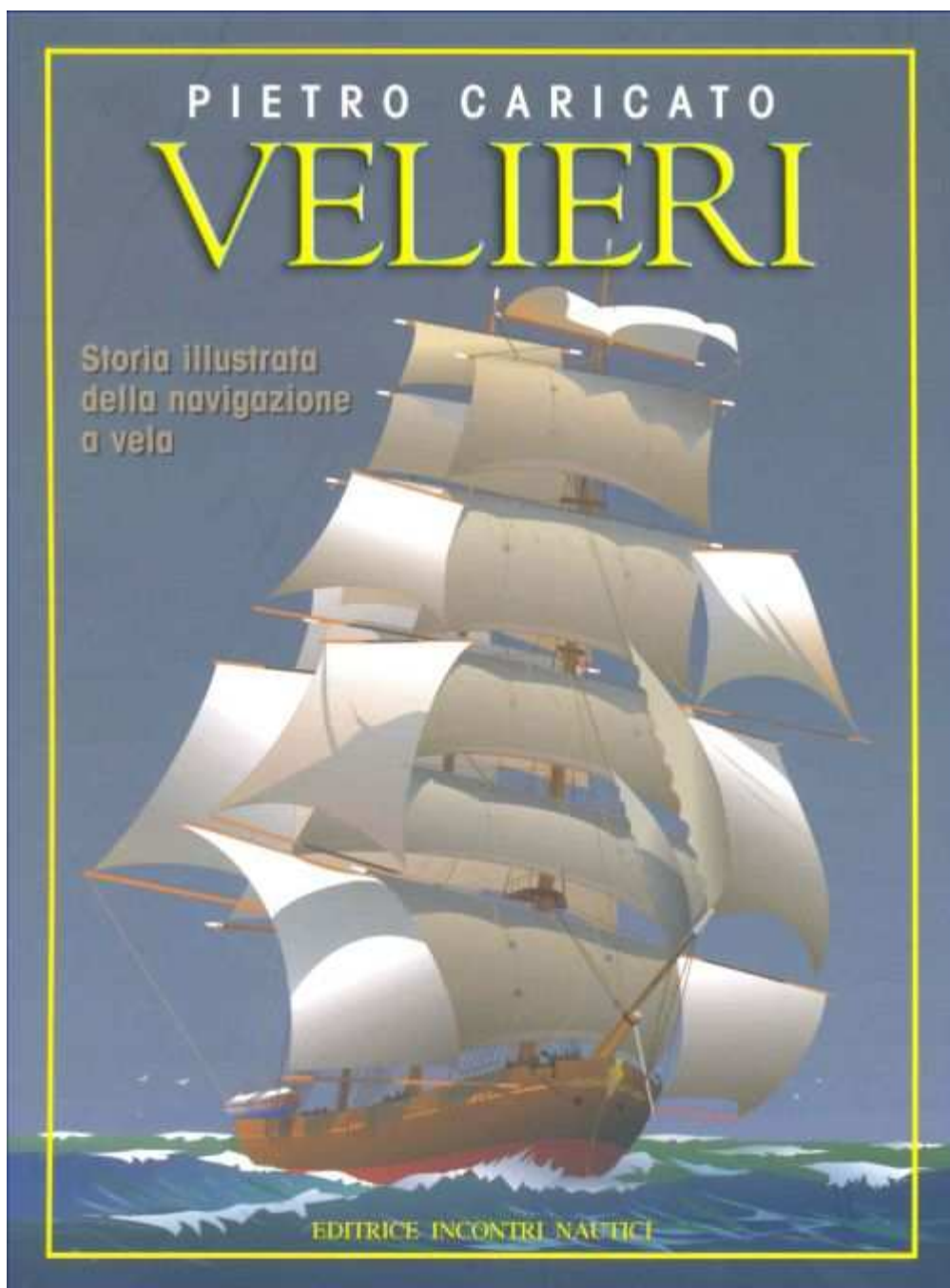


Recensione di Paolo Pagnottella

Ho letto con vivissimo interesse questo nuovo volume di Carloni, noto giornalista e storico cui già siamo debitori di eccellenti saggi, frutto di accurate ricerche archivistiche corroborate da indagini sui luoghi e sui testimoni. Anche in questo lavoro l'autore ripercorre una traccia che, partendo da una "vulgata" che taccia i soldati Italiani di codardia, abbandono delle postazioni, resa al nemico, porta a conclusioni davvero differenti. Teatro dell'indagine, come rivela il titolo del libro, è lo sbarco alleato sulle spiagge di Gela e la penetrazione delle truppe americane nel territorio circostante: ma il limite geografico e temporale non tragga in inganno, perché proprio la ricerca della verità sui fatti colà accaduti la notte del sabato 10 luglio 1943 ci porta alla naturale estensione delle impressioni e dei sentimenti anche ben oltre, almeno a tutta la "strana" invasione alleata della Sicilia, se non oltre. Quanto riportato e scoperto non serve a riesumare cadaveri o alterare i risultati, serve egregiamente a non farsi condizionare dai resoconti ufficiali o, peggio ancora, dalla cosiddetta storia, confezionata per piaggeria o convenienza postbellica "ad usum" del vincitore. Scopriamo

così, per esempio, seguendo la narrazione avvincente e ben documentata, sempre scorrevole e piacevole, che le forze contrapposte non erano poi così sbilanciate (a favore degli anglo-americani, ovviamente). E' confortante apprendere che le sistemazioni difensive italiane non erano poi così scarse né così mal disposte, ma frutto di razionale pianificazione militare. E mi esalta vedere dimostrato che lo sbarco nella zona ha davvero corso il rischio di essere "fermato sul bagnasciuga" sia dalla valorosa resistenza della prima linea difensiva (in cui hanno brillato i finanzieri) sia dall'accorta risposta delle colonne (anche corazzate – si fa per dire- se vogliamo così chiamare i vecchi carri Renault catturati dai tedeschi ai francesi e ceduti agli italiani) di controffensiva dell'asse, fermate solamente dall'assoluto dominio dei cieli da parte dell'aviazione alleata. Merita tutto l'interesse e il rispetto del lettore, la parte dedicata alle stragi di civili e militari indifesi o arresi, perpetrate dalle truppe USA (e non erano presenti né negri né marocchini) una volta entrate in città: abbiamo anche noi i nostri martiri e qui sono tutti ricordati. A me ha suscitato particolare emozione la narrazione della fucilazione dei Reali Carabinieri a Passo di Piazza, arresi dopo una valorosa resistenza: e pensare che il Comando aveva disposto che essi rimanessero al loro posto anche in assenza di altre truppe, per mantenere l'ordine e contribuire al soccorso della popolazione. Ed è anche da sfatare la leggenda del popolo siciliano tutto proteso a dare il benvenuto agli invasori: la gente di Gela ha compiuto il suo dovere, appoggiando finché è stato possibile e con ogni mezzo la difesa della città, porta a porta, palazzo a palazzo, strada per strada. Rimane solamente l'incredibile decisione di lasciare la città intatta, senza cioè predisporla per rendere difficile l'avanzata e la conquista del nemico (così come poi faranno i tedeschi, per esempio, a Ortona, dove i canadesi faticheranno giorni e giorni per attraversarla, lasciando sul terreno migliaia di caduti). Così, narrando fatti documentati, episodi di vero eroismo, avendo il coraggio della verità, così credo si possa rendere il dovuto omaggio e onore ai carabinieri, ai finanzieri, ai fanti, agli artiglieri, ai carristi italiani, così come riportare alla giusta attenzione la considerazione che si deve e che compete, per coraggio e tributo di sangue, alla gente di Gela e della Sicilia. L'impresa è cominciata e sono opere come questa che incoraggiano a non demordere, gli Italiani non sono secondi a nessuno.





Recensione di Paolo Pagnottella

Quest'opera è stata scritta da un vero esperto, direi un talento della vela e della marineria e dunque risponde pienamente alle attese di chi si avvicina, per curiosità o per passione, alla materia di cui tratta. Pietro Caricato è uomo di mare, uno di quelli veri, che il mare conosce, apprezza, ama e rispetta fin dalla giovane età, quando percorre in lungo e in largo il Canale di Sicilia come mozzo a bordo di pescherecci. Da lui possiamo ben accettare, quindi, questa bella lezione di storia della navigazione, corredata d'intriganti illustrazioni che ci guidano con maestria fra vele, bozzelli, sartie e "pappafichi". Divenuto poi Ufficiale della nostra Marina Militare, coltiva la sua passione per la vela che alterna ai comandi di unità navali, fino a divenire così esperto da dedicare questa sua passione ai giovani. Lasciato, allora, il servizio, cura il Centro Velico di Caprera fino al 1998. Il percorso di questa pubblicazione, la traccia che segue, è subito chiara: la storia della navigazione coincide con quella dell'umanità, progredita di pari passo con lo sviluppo dei commerci che proprio sul mare hanno avuto (ed hanno ancora, non dimentichiamo) le loro naturali vie di svolgimento. La visione dunque del progressivo sviluppo delle navi e delle vele accompagna il lettore lungo la via della storia e dimostra che la tradizione fu sempre la scelta più saggia. Mi sembra un'opera che ben s'incastona in quel processo di evidenziazione e diffusione della cultura del mare, dedicata proprio

a coloro che sentono e vivono il mare nel suo più profondo significato. L'evoluzione degli scafi e delle attrezzature non è solo arida materia da esperti, racchiude il percorso dell'ingegno umano, riporta il marinaio al centro di quell'attenzione troppe volte sviata verso differenti protagonisti. Pietro Caricato non a caso è anche il Presidente del Gruppo di Milano dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, che pone la diffusione della cultura marinara al primo posto delle sue aspirazioni e attività. Piace vedere come questo sentimento, posseduto e interiorizzato fin da piccoli e fonte di continua ispirazione della vita, trovi anche concreta formalizzazione in un libro che scorre via agile, che avvince, che rimane impresso per contenuto e illustrazioni che sviluppano una sana fantasia. Così, posso dire, abbiamo sognato il mare tutti noi che lo amiamo, come avviene sfogliando le pagine di questo libro perché ora che l'età è avanzata e l'esperienza maturata, siamo convinti che avesse proprio ragione il Grande Ammiraglio del Mare Oceano, Cristoforo Colombo quando, nella chiusura dei suoi diarii destinati al figlio, afferma che navigare è sempre sognare.



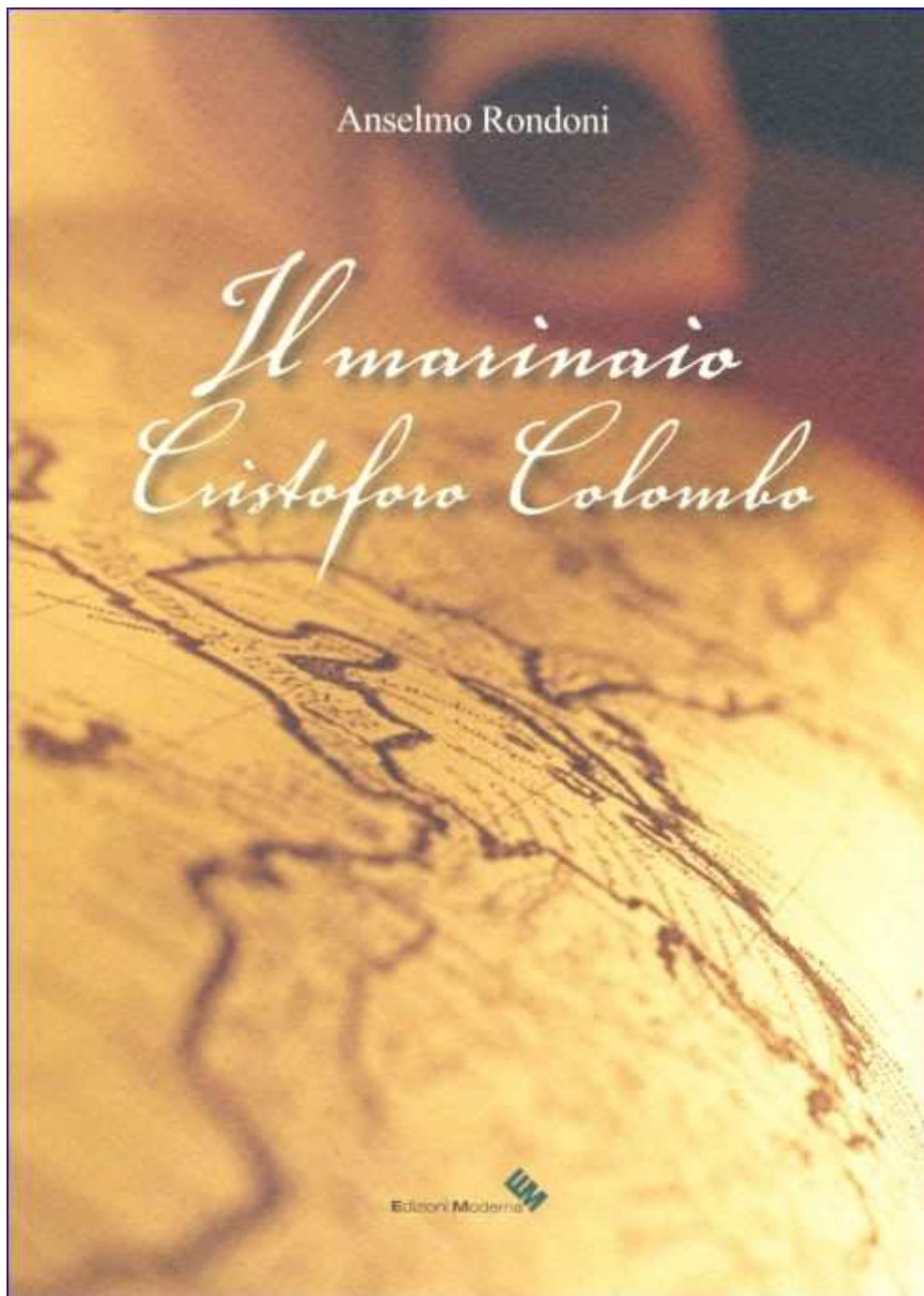


Recensione di Paolo Pagnottella

L'autore, Presidente del Gruppo ANMI di Trecate, ha realizzato un'idea che rinvigorisce la diaristica di guerra, assegnandole un ruolo di prospettiva del tutto particolare. Si è chiesto cosa avessero in comune le persone, in particolare i soci del suo Gruppo, tanto da tenere sempre viva la passione per la Marina Militare, pur avendone rivestita l'uniforme principalmente nei dolorosi e tragici periodi della seconda guerra mondiale. Ecco allora balzare agli occhi e alla mente, attraverso i vividi ricordi dei protagonisti, questo "fil rouge", atti e momenti di vite vissute che fanno la nostra storia, storia di uomini di mare silenziosi, umili e semplici, a fianco dei comandanti più prestigiosi con cui hanno vissuto momenti belli, tristi, tragici. Zanotti sente la necessità di "fare qualcosa" per salvare queste esperienze personali prima che possano andare perdute o, ancor peggio, dimenticate. Ecco allora un incredibile, variegato e bellissimo campionario di marinai che hanno in comune l'origine, la terra di Trecate, nel novarese, terra dove la sola acqua conosciuta è quella della pioggia e delle risaie ma che darà ai Patria cotanti devoti, fedeli, coraggiosi figli. Lungo è questo elenco, ma ogni storia appassiona, avvince, fa riflettere: e giustamente inizia con quel Mario Mittino, cui è intitolato il gruppo stesso, scomparso in mare nell'epica battaglia di Capo Matapan. Curiosità,

aneddotti, stralci di vita vissuta davvero, da uomini veri: Ernesto Antonioli, chiamato alle armi per un disguido un anno prima della sua classe e affondato sul “Da Barbiano” a capo Bon, Capo Di Nunno, internato in un campo di concentramento in Germania dopo l’8 settembre, il sommergibilista Galloni, che seguì fino al termine del conflitto le sorti del suo battello, il “Nichelio”. Nel “piccolo mondo antico” del trecatese c’è posto sia per il partigiano Minola sia per Primo Basla, volontario in Marina, sommergibilista e richiamato dopo l’8 settembre per la promessa di fedeltà alla RSI. Si sorride anche, quando è narrata la storia del segnalatore Vincenzo: al suo arrivo a Lampedusa, gli fu chiesto dove erano gli altri trentuno uomini di cui al dispaccio, ma dovette subito chiarire che era lui a chiamarsi Trentadue ed era solo! E ancora, Luigi Stock, che visse l’inferno a bordo della corazzata “Cavour” silurata in porto a Taranto nel novembre 1940 e Giovanni Cittar, il leone di San Marco. C’è anche posto, e giustamente, per un aviare, Ernesto Milanino, che visse solo la parte tragica della vita del marinaio quando si ritrovò naufrago dal “Conte Rosso”, silurato nel novembre 1940. Ma molti altri eventi, personaggi e curiosità sono contenuti in quest’opera di ricordi, leggera e scorrevole, gustosa, appassionata: se ne sente la voglia di narrare, si avverte l’impegno, la passione del narratore. Mi piace indicare questo libro all’attenzione dei Marinai d’Italia, perché è un nostro libro, scritto da noi stessi, ci siamo dentro tutti e tutti possiamo ritrovarci i nostri padri, i nostri amici, i nostri colleghi così come dovevano realmente essere, così come hanno visto e vissuto la loro Marina. E siamo grati per questo suo impegno a Giuseppe Zanotti che ha interpretato a meraviglia il suo ruolo di figlio, dedicando la sua fatica al papà (carrista in Africa Settentrionale), e di Presidente di un Gruppo di Marinai d’Italia per i quali, egli dimostra, nessuno sforzo, nessuna fatica, nessun impegno è speso invano.





Recensione di Paolo Pagnottella

Anselmo Rondoni è uomo di mare e lo dimostra ampiamente non solo nel curriculum (già Ufficiale della Capitanerie di Porto) ma nella passione che trasuda da ogni parola di questo libro, dedicato alla rivisitazione e alla divulgazione della vita, storia e imprese del grande navigatore genovese. Se qualcuno avesse per caso in mente di conoscere già tutto su Colombo farebbe bene a leggere con attenzione questi capitoli, che si snodano con una scioltezza accattivante, densi di notizie, curiosità, riferimenti che li rendono efficacissimi. Viene naturale procedere nella lettura perché ci porta alla scoperta dell'uomo di mare "così grande che sconcerca fino all'entusiasmo", com'è riportato appropriatamente in apertura, frase attribuita al grande esploratore francese dell'Antartide, Jean Baptiste Charcot. Ho grandemente apprezzato il taglio di questo lavoro perché si discosta da ogni altro in materia: per nulla didascalico, non apologetico, curioso dei dettagli ma non dissacrante. Centrato sull'uomo, sul navigatore, sulle condizioni in cui si agiva in quei tempi, saggiamente riporta lo stato delle conoscenze geografiche, astronomiche e tecniche del tempo, cui occorre fare riferimento (e che invita a conoscere con precisione, prima di tranciare ogni giudizio), presentate con serietà e semplicità, spiegate al colto e all'inclita meglio che in una lezione scolastica. Scritto con una prosa leggera e invitante, mai saccente o inutilmente appesantita dal ricorso al solito

linguaggio tecnico “per soli iniziati”, afferra per mano e fa compiere un salto indietro nel tempo, nei costumi, nelle usanze dell’era medievale, che viene non a caso fatta da tutti e giustamente terminare con la scoperta dell’ammiraglio Colombo: dopo di lui e solo dopo le sue imprese inizia l’era moderna, quella dell’ansia di sapere e conoscere, l’epoca di Ulisse. Scopriamo così Colombo che si mise in testa di “buscar il ponente per il levante” dopo un suo viaggio oltre l’Islanda (nel mese di febbraio del 1477), di cui calcolò con esattezza la latitudine, fino allora data per sessantatré gradi, in settantatré. E ancora, la grande occasione persa dal Re del Portogallo, che rifiutò il progetto colombiano, la grande passione per Beatrice de Arana, da cui ebbe Fernando, il futuro don Fernando. E che Colombo piacesse alle donne e sia stato un “tombeur de femmes” ci è presentato con dovizia di particolari piacevolissimi e volti a riportare sull’uomo Colombo la medesima attenzione che va riservata al navigatore e scopritore Colombo. Bellissime le pagine che chiriscono anche termini marinareschi abusati ed errati: quanti sanno che le tre famose navi non erano caravelle (nel senso tecnico del termine) e Colombo non era un ammiraglio all’atto della partenza? Ebbene, i tre velieri erano rispettivamente la Santa Maria, una “nave redonda” (o meglio una caracca), la Pinta, una caravella redonda a vele quadre (solo la mezzana era a vela latina e perciò “non molto bolineras”), Nina, la più piccola, lunga circa 20 metri, una “bolineras” a due alberi con vele latine. E lui, Cristoforo Colombo, era un Capitano Maggiore (diverrà ammiraglio ipso facto quando metterà piede sull’isola di Guanahani, da lui ribattezzata San Salvador). Segnalo anche l’appropriata soluzione della controversia sulle date della partenza da Palos e di arrivo sull’isola caraibica, spiegate con rara efficacia confrontando il calendario giuliano – allora in vigore – con quello gregoriano successivo e ancor oggi in vigore. Colombo non si smentisce e durante la sosta a Gomera (Canarie) mentre dà gli ultimi ritocchi alle attrezzature delle sue navi, sostituendo tutte le vele latine con vele quadre (senza trascurare il morale – oggi si direbbe la motivazione -della sua gente) trova anche tempo per Beatrice di Bobadilla, bella e fresca vedova del governatore Herman de Paraza. Non è trascurata nel libro, perché giustamente parte integrante della comprensione della grandezza dell’impresa, la narrazione della vita di bordo, gli indumenti, i turni di guardia, gli orari (compreso quello delle preghiere). E finalmente alle due di notte tra l’11 e il 12 ottobre 1492 la luna favorisce il marinaio Juan Rodriguez Bermejo nella scoperta della terra: anche il lettore esulta e comprende di quale straordinaria impresa abbia fin qui seguito preparazione, svolgimento e importanza planetaria. Poi, quasi come in un romanzo, si apprende quali furono le vere bandiere con cui Colombo prese possesso dell’isola, la perdita della “Santa Maria”, la diserzione della “Pinta” di Martin Alonzo Punzon, la scoperta di Cuba. E poi il rientro (prima in Portogallo, al cui Re non rimase che “mangiarsi le mani”) a Palos, dopo sette mesi e nove giorni. Viene anche giustamente ricordato che Colombo fu certo di avere raggiunto gli avamposti dell’Asia (si convincerà di avere scoperto un “otro mundo” solo al suo terzo dei quattro viaggi transatlantici). Un’ultima chicca è riservata a confutare tutti quelli che attribuiscono, in base a considerazioni varie, la scoperta dell’America a quella che possiamo definire, con linguaggio moderno, una “botta di culo” di Colombo: è, in sintesi, quello che si propone questo gustosissimo, godibilissimo libro. Perché anch’io credo che le parole pronunciate dall’Ammiraglio del Mare Oceano Cristoforo Colombo, genovese, italiano, siano le più profonde e appropriate: “...non ci fu né pilota né marinaio né filosofo o di altra scienza che tutti non dicessero che la mia impresa era inverosimile”. Rondoni termina con un “grazie di tutto, Ammiraglio”, io aggiungo un doveroso “grazie anche a te, comandante Rondoni” per questa dimostrazione di grande e sincero amore per il mare e per la sua cultura.





Recensione di Paolo Pagnottella

Questa bellissima opera nasce a seguito dell'accurata visitazione di trenta relitti ad oggi individuati nelle acque della provincia di Genova, merito dei nostri due autori, specialisti molto noti nel campo delle esplorazioni subacquee. Infatti, Emilio Carta, già ufficiale marconista a bordo di mercantili sui quali ha viaggiato per tutto il globo, è giornalista ed esperto subacqueo, rinomato autore di una trilogia di opere sui relitti scoperti nelle acque della Liguria, mentre Lorenzo Del Veneziano, genovese, istruttore e appassionato sub, si occupa della formazione dei sommozzatori per l'alto fondale, ama definirsi esploratore subacqueo; a lui si devono, infatti, sia la scoperta d'importanti relitti sia rapporti affascinanti, dallo scafo dell'"Andrea Doria" a quelli dei sommergibili "Millo" e "Micca". Per tornare al nostro tema, a lui dobbiamo l'individuazione dell'U-boot 455, le cui straordinarie e affascinanti immagini occupano giustamente la parte centrale del libro. La caratteristica peculiare di questo volume, assai ben curato e ricchissimo di fotografie di elevata qualità, risiede nel fatto che a ogni relitto riportato è associata la ricerca storica sulle caratteristiche, sulla vita operativa, sulle leggende associate. Per l'U-455, per esempio, nulla si sapeva sulla sua fine. Correva di bocca in bocca, fra i pescatori e marinai del Tigullio, la storia di un sommergibile

affondato in quelle acque alla fine della guerra, con annessi racconti di missioni segrete e favolosi tesori. Ora, la scoperta del relitto da parte di Del Veneziano, restituisce alla realtà il misterioso battello partito da Tolone il 22 febbraio del 1944 e diretto ad un agguato nelle acque di Algeri al comando del Tenente di Vascello Hans Martin Scheibe, un giovane ventiseienne di Königsberg, appartenente al famoso Corso “Olimpici” uscito dall’Accademia Navale tedesca nell’anno 1936, quello delle Olimpiadi a Berlino. Il battello è registrato come “disperso” il 6 aprile successivo, quando sarebbe dovuto essere già rientrato nel porto di La Spezia. Saltato su una mina o che altro? E perché si trova a nord di La Spezia? Perché giace intatto sul fondale di 120 metri, con la prora sveltante verso la superficie? Rimane questo libro, che si legge d’un fiato, quasi con cuore in gola, pensando agli ultimi istanti di quei cinquantaquattro uomini (cinquantuno secondo il sito ufficiale dei sommergibilisti tedeschi, ma che importanza ha?) che ancora sono racchiusi in quella bara d’acciaio intatta, con il periscopio ancora nel suo alloggiamento, con la mitragliera inutilmente puntata al cielo, con il contro portello chiuso. C’è ancora da scoprire tutto sulla sua ultima missione, sulle cause dell’affondamento di quello che Carta definisce “il più bel relitto del mondo” e sua moglie Eva, invece, il relitto maledetto, perché causa di malori da decompressione a tutti quelli che si sono immersi per esplorarlo. A me, marinaio e sommergibilista, piace ricordare, insieme agli autori, che il giorno della presentazione del filmato della scoperta, la Marina tedesca abbia inviato un suo Ufficiale che, dopo avere ringraziato “a nome della nazione germanica” l’autore della scoperta, ha detto che le famiglie dei marinai caduti avevano finalmente un luogo dove piangere i propri cari. Ma, ha aggiunto, pregava di mantenere segreta la posizione del relitto perché non diventasse un’attrazione turistica. E la promessa è stata mantenuta. “Sulla tomba del marinaio non crescono le rose”, recita la canzone di guerra dei sommergibilisti tedeschi e non c’è miglior sepoltura per un marinaio che all’interno della propria nave. Il mare ha custodito questo scafo per tanti anni e tutti speriamo che continui a farlo. “Essere ringraziati ufficialmente da un’intera nazione che ha perduto in battaglia i suoi soldati, ha fatto crescere in me – dice l’autore – il rispetto per tutte le navi sommerse”. Questo è il significativo messaggio che promana da questo libro, messaggio cui noi, Marinai d’Italia ci associamo in pieno. Leggere libri come questo procura un’emozione fortissima: la bellezza delle fotografie scatena la fantasia. E’ vero che “a egregie cose il forte animo accendono le urne dei forti” di foscoliana memoria ma anche il loro ritrovamento, la passione e la tenacia degli esploratori, la visione della natura che prolifera sullo scafo, lo circonda di vita, lo fa rivivere sul fondo del mare. Grazie, Emilio, grazie, Lorenzo.





Alberto Fiaschi

La straordinaria avventura
del regio cacciatorpediniere
Turbine

Perché non si dimentichi

Romanzo



MARCO DEL BUCCHIA EDITORE

Recensione di Paolo Pagnottella

“Alberto Fiaschi scrive questo suo libro con l’intento di ricordare eventi e gesta della “battaglia dei convogli”, delle navi militari, dei mercantili che vi parteciparono e soprattutto del cacciatorpediniere Turbine ove suo padre, allora capo cannoniere di terza classe, fu imbarcato dal febbraio 1941 al novembre 1942. Racconta piccoli e grandi episodi di eroismo con semplicità e senza enfasi, astenendosi da ogni commento politico o personale. Vuole rimediare alla modesta attenzione con cui “soportava” in giovane età i racconti del padre ormai novantottenne, e a lui dedica il libro”. Perfetta prefazione dell’Ammiraglio Ernesto Muliere ad un libro che richiama alla

mente (e cita) perfino Tacito, che sostiene di essere consapevole – e parlava nientemeno che dei suoi Annales – che molti dei fatti che racconta e che racconterà sembreranno di scarso rilievo. Invece l' autore osserva con attenzione proprio quei fatti che, paragonati all' immane conflitto, vissuti e raccontati dai marinai che “c'erano” potrebbero sembrare di scarsa importanza ma , viceversa, narrano la quotidianità di una guerra e di una vera vittoria italiana: la scorta e protezione ai convogli all' imponente traffico mercantile di rifornimento al teatro operativo nordafricano. Il romanzo è opera di fantasia , certamente, ma una fantasia ben ancorata ai fatti, agli stati d' animo, alle azioni dei nostri marinai che sopperirono certamente con il loro coraggio, la caparbieta, l' abnegazione alle deficienze tecniche ed operative. Nessun tentativo, quindi, di cimentarsi con la storia o , peggio ancora, con la Storia, ma il desiderio di onorare le gesta di coloro che hanno combattuto sul mare a bordo delle nostre navi. Operazione ardita e certamente non facile, poiché gli episodi narrati hanno dovuto fare i conti con il segreto militare, con le omissioni della propaganda, con la contraddittorietà di altri testimoni, con il tempo trascorso e le nebbie dell' oblio scese inesorabili. Non la verità, quindi, ma la consapevolezza della plausibilità, dovuta alle parti sovrapponibili di racconti diversi, condita con la logica interpretazione quando questi erano difforni. Una bella azione di cultura marinara e storica, di entusiasmo corroborante per tutti, giovani alla ricerca delle radici e anziani che vorrebbero trasmettere ideali e valori. Guido Rocca, allora comandante del Turbine e Giovanni Torrisi, il Direttore del Tiro, ne andrebbero fieri, così come tutti i membri di quell' equipaggio che hanno maturato in quelle avventure la forza e la motivazione di volersi ritrovare poi, nel dopoguerra, ogni anno, anche se ogni anno di meno.





Recensione di Paolo Pagnottella

“Non appena in Occidente si sparse la voce della prossima uscita della flotta turca, papa Pio V decise che quella era l’occasione buona per realizzare un progetto che sognava da tempo: l’unione delle potenze cristiane per affrontare gli infedeli in mare con forze schiaccianti, e mettere fine una volta per tutte alla minaccia che gravava sulla Cristianità. Quando divenne sempre più evidente che la tempesta era destinata a scaricarsi su Cipro, il vecchio inquisitore divenuto pontefice, persecutore accanito di ebrei ed eretici, volle affrettare i tempi.”

E’ la primavera del 1570. Un anno e mezzo dopo, il 7 ottobre 1571, l’Europa cristiana infligge ai turchi una sconfitta catastrofica. Ma la vera vittoria cattolica non si celebra sul campo di battaglia né si misura in terre conquistate. L’importanza di Lepanto è nel suo enorme impatto emotivo quando, in un profluvio di instant books, relazioni, memorie, orazioni, poesie e incisioni, la sua fama travolge ogni angolo d’Europa.

Questo libro non è l'ennesima storia di quella giornata. E' uno straordinario arazzo dell'anno e mezzo che la precedette. La sua trama è fatta degli umori, gli intrecci diplomatici, le canzoni cantate dagli eserciti, i pregiudizi che alimentavano entrambi i fronti, la tecnologia della guerra, di cosa pensavano i turchi dei cristiani e viceversa. Per tessere i suoi fili ci sono volute la prosa appassionante e la maestria rara di Alessandro Berbero.





Recensione di Paolo Pagnottella

Che grande e felice coincidenza! Proprio quando noi Marinai d'Italia il prossimo anno 2011 festeggiamo alla grande il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia e della costituzione della nostra Marina Militare (nonché il primo Centenario dell'ANMI stessa) con Raduno Nazionale straordinario a Gaeta, Frate Indovino dedica il suo celebre e diffusissimo Calendario dell'anno 2011 al mare, alle navi, alla marineria ed alle sue tradizioni. Il calendario, edito a cura dei Frati Cappuccini dell'Umbria, ideato e realizzato (fino alla sua scomparsa nel 2002) dal religioso francescano Padre Mariangelo da Cerqueto, non poteva festeggiarci meglio!

Oltre alla consueta aneddotica, agli angoli con i consigli culinari e di erboristeria, questo speciale numero riporta rubriche interessanti e divulgative di vera cultura marinara. Cito, ad esempio, la storia delle polene, i proverbi marinari, le curiosità etimologiche del nostro linguaggio, vere perle rare.

Celebra poi figure ormai leggendarie, come il Maestro d'Ascia e lo Scultore di bordo, riporta storie di viaggi e dei nostri più celebri navigatori, origine ed uso dei portolani, e, ogni mese, uno spazio dedicato alle navi nella storia. Mirabile poi per sintetica efficacia nientemeno che una storia della navigazione, essenziale ma completa e ben esplicativa della complessa materia.

Tante volte ho lamentato la carenza di cultura marinara negli Italiani, oggi sono ben lieto che una pubblicazione così celebre e diffusa, che è presente in tante case e famiglie italiane ospiti un consistente bagaglio di sana, semplice ma fondamentale cultura marinara.

Ecco perché auspico che il calendario di Frate Indovino 2011 trovi ancora maggiore diffusione: è bello, è utile, è divertente, è in sintonia con il nostro genuino spirito marinaro.

Frate Indovino O.F.M., Via Marco Polo 1bis, 06125 Perugia, c/c postale n 4069)



LE NAVI OSPEDALE ITALIANE 1935 - 1945



STORIA
MILITARE

Recensione di Paolo Pagnottella

Questo volume completa, in un certo senso, la ampia bibliografia dedicata alle navi protagoniste degli eventi bellici del secolo scorso. Comparsa già nel corso del primo conflitto mondiale, dove l'Italia giunse a renderne operative ben dodici, queste unità specialistiche e specializzate furono impiegate anche nel conflitto spagnolo e nella guerra etiopica, seppure sotto la specie di “navi trasporto infermi”. Il libro non si sofferma sugli aspetti e caratteristiche tecniche dei bastimenti, essendo essi tutti mercantili requisiti e adattati ai nuovi compiti, ma ripercorre le vicende che hanno visto protagoniste o co-protagoniste o semplici (ma non secondari) partecipanti queste navi cui la Convenzione di Ginevra – giustamente riepilogata nelle sue travagliate e spesso contestate fasi di stipulazione e applicazione – assegnava compiti umanitari e salvaguardie particolari nell'ambito dei conflitti. Si tratta di un'opera completa e avvincente, nella quale le operazioni, le vicende delle singole unità, la loro storia sono tracciate con precisione ed esattezza. Mi piace rilevare come il corredo fotografico sia, come di consueto nelle pubblicazioni dell'editore, eccezionale basato su fotografie spesso inedite e sempre affascinanti e appropriatamente sistemate a completamento della parte scritta. Esso proveniente in massima parte dall'archivio personale di uno degli autori -

Erminio Bagnasco, direttore della Rivista editrice e nostro socio – il quale, avvalendosi della collaborazione di altri due illustri soci dell'ANMI – Enrico Cernuschi e Maurizio Brescia – ha consegnato alle stampe e alle biblioteche interessate un prodotto essenziale al ricercatore così come al semplice curioso (essendo le esigenze dei due soggetti non sempre compatibili, emerge la bontà e la qualità di questo lavoro). Ho anche grandemente apprezzato la puntualizzazione sull'organizzazione delle navi Ospedale, non sempre conosciuta e talora fonte d'imprecisioni e difformi riporti così come l'appendice dedicata alle Navi Protette, sconosciute come termine e come ruolo dalla maggioranza dei lettori. Queste unità erano dotate di particolari contrassegni, stabiliti fra le parti belligeranti, per i quali non potevano essere attaccate né fermate nel corso delle missioni concordate. Significative furono le operazioni condotte proprio all'inizio delle ostilità dal "Calitea", che evacuò i civili italiani da Malta e dal "Conte Rosso" che trasportò a Lisbona il corpo diplomatico in glese (ben altro trattamento fu invece riservato ai consoli italiani in Gran Bretagna, tutti arrestati e spesso malmenati già l'11 giugno 1940!). Non è fuori luogo l'accento finale all'imbarbarimento delle azioni belliche, soprattutto rilevato nell'ultimo biennio del conflitto, che causò la perdita di numerose navi ospedale (italiane, tedesche ma anche alleate) per mine, siluramenti e bombardamenti aerei. Appassionante e scorrevole, preciso e inoppugnabile, il libro risulta di piacevole e appassionante lettura, tutta rivolta a un settore misconosciuto e troppo spesso – almeno fino all'uscita di quest'opera – ignorato. Un'altra lacuna colmata nella cultura marinara.



GIORGIO DISSERA BRAGADIN



LA MARINA VENETA DAL 1797 AL 1849

Cicero

Recensione di Paolo Pagnottella

Sono molto grato all'amico Comandante Giorgio Dissera Bragadin per avere chiesto a me, piccolo cultore della storia navale nazionale, di presentare questa sua opera.

Credo però che abbia voluto, oltre che concedere l'onore all'amico, ricevere una sorta di imprimatur dal Presidente dell'Associazione che riunisce i Marinai d'Italia.

In questa doppia veste non posso sfuggire: sostengo da sempre che in Italia esista un pauroso deficit di cultura marinara ed ora non posso che gioire di fronte a questa magnifica opera che viene a colmare, per la sua parte, quel vuoto che vado denunciando. Giorgio è un bravo marinaio, pienamente degno di questo titolo a volte misterioso, troppe volte negletto, quasi sempre ignorato. Così come tutti (o solo?) i bravi marinai, egli è un onesto intellettuale e perciò stesso attendibile e corretto. Non solo ama la materia, ma non si stanca di ricercare e valutare. Di più, elenca, descrive, racconta con garbo, con precisione, con accuratezza e non tralascia l'aneddotica, la storia minore, quella che custodisce e rende piacevole la grande storia. Così, una storia importante come quella della Veneta Marina dalla sospensione del Gran Consiglio ai moti indipendentistici del 1849 riappare alla memoria e all'attenzione, se mai si fossero in qualcuno sopite: e fa riprendere a quel

periodo storico il posto che merita nel contesto della più grande evoluzione della storia navale nazionale. Già, proprio quel 1849, l'anno dello spegnersi della fiammata nazionalista, l'anno della restaurazione e del forzato rinvio del ricongiungimento alla Madre Patria: solo rinvio, perché Garibaldi sta per irrompere sulla scena e scatenare quel processo unitario che proprio in questi giorni vede la celebrazione del suo 150° anniversario. E Venezia rimane così in primo piano, non sullo sfondo: i Mille partiranno poi per Marsala, arriveranno a Napoli, Garibaldi si ritirerà a Caprera ma... Venezia si è fatta avanti, si è meritata la sua Medaglia d'Oro al Valor Militare e si propone quale attore principale di quel grande fenomeno sociale, politico e militare che sarà il Risorgimento. Giunge dunque a proposito questa opera, che a pieno titolo possiamo incastonare fra quelle celebrative dell'epopea risorgimentale e che serve, inoltre a sottolineare che la Marina della Serenissima, da cui deriva, senza ombra di dubbio e senza soluzione di continuità, la nostra attuale grande Marina italiana, rimane pur sempre l'unica cosa di cui vantarsi in Italia dalla caduta dell'Impero Romano al Risorgimento, le cui mosse appunto trovano origine nell'anno in cui termina questa rassegna.

La narrazione è arguta, lineare, tanto da far scorrere nella memoria e nell'immaginazione quelle vicende con una naturale presa sulla fantasia, quasi a stimolare la voglia di saperne anche di più. Ci dice, insomma, che non tutto finì con l'arrivo dei napoleonici, non tutto riappare per miracolo nel 1849, c'è una continuità che non può essere ignorata. Ecco allora riemergere così vivida e frizzante da proporre ipso facto che Dissera Bragadin (nomen omen) non voglia lasciarci ignari del prosieguo, almeno fino all'unità d'Italia. Grazie, Giorgio, per questo tuo impegno che ogni marinaio apprezza e che sarebbe bello se fosse apprezzato da tutti, soprattutto coloro che pensano essere la cultura una insostituibile componente dello spirito dell'uomo. In Italia c'è bisogno di maggiore cultura marinara e di maggiore numero di marinai.

Ricordo una frase che il grande Joseph Conrad scrisse nel suo celebre e bellissimo "Cuore di tempesta": "i marinai, una 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".

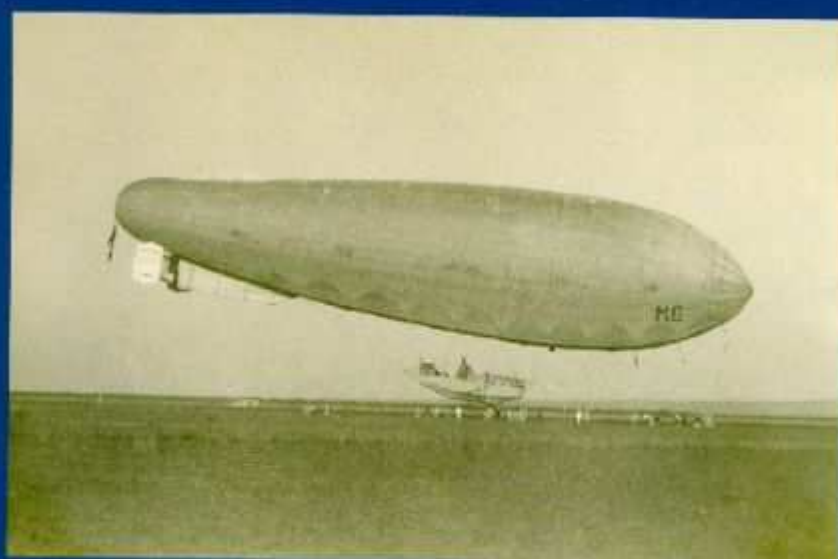
Grazie, marinaio Giorgio Dissera Bragadin, tutti i Marinai d'Italia ti ringraziano e ti rinnovano, con me, la loro stima con l'augurio che davvero questa tua fatica ottenga il successo che merita.



UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

GINO GALUPPINI

LA FORZA AEREA DELLA REGIA MARINA



ROMA 2010

Recensione di Paolo Pagnottella

In questo lavoro dedicato all'Aviazione della Regia Marina, l'Ammiraglio Galuppini – socio dell'ANMI, autore assai noto nell'ambiente degli studiosi della storia della nostra Marina – ha scelto di rievocare l'evoluzione sotto uno degli aspetti troppe volte ignorati, cioè quello ordinativo e normativo, senza il quale quello storico-operativo non sarebbe comprensibile. Ne è nata un'opera di grande interesse, rivolta ad un pubblico di appassionati e cultori. Frutto come al solito, di una meticolosa ricerca degli strumenti normativi che hanno regolamentato la specialità aviatoria in Italia, con interessanti ed appropriati cenni a quanto contemporaneamente realizzato all'estero. E' proprio attraverso i provvedimenti legislativi e amministrativi, studiati all'epoca in una interessante ed originale prospettiva, passati in rassegna che l'autore ricostruisce le realizzazioni aviatorie portate a termine dalle allora uniche due Forze Armate del Regno, sia separatamente, sia in collaborazione.

A contorno della trattazione, si analizzano anche i profili dei più illustri personaggi coinvolti, nonché le caratteristiche tecniche di dirigibili, aerei e idrovolanti adottati sia dal Regio Esercito, sia dalla Regia Marina fino alla costituzione dell'indipendente Regia Aeronautica nel 1923.

L'impostazione prescelta dall'autore privilegia l'esposizione delle materie, quali l'organica e la

logistica, che fecero grande e universalmente stimata la Forza Aerea italiana in quel periodo. Gli sconfinamenti nell'uniformologia e nei regolamenti retributivi servono egregiamente a completare il quadro.

L'opera si arresta al 1925, anno in cui si realizzò il trapasso di competenze, installazioni e di materiali dalla Forza Aerea della Regia Marina al Commissariato dell'Aeronautica. Il sintetico e doveroso accenno alla ricostruzione, sempre sotto l'aspetto normativo, dell'Ispettorato dell'Aviazione della Marina nel 1950, dell'Aviazione Antisommergibile nel 1957 ed infine dell'Aviazione di Marina nel 1989 forniscono lo spunto per un completamento del panorama.

Scorrevole nella prosa, approfondito, a volte erudito, il volume appassiona esperti e neofiti, perché penetra in una materia importante, non marginale e certamente di grande fascino.

Lo fa con la ben nota e consueta eleganza cui l'Ammiraglio Galuppini ci ha abituato.





Recensione di Paolo Pagnottella

Ritengo si tratti di un'opera fondamentale per la conoscenza degli avvenimenti che riguardarono le navi della Regia Marina all'atto dell'armistizio e subito dopo. L'autore, infatti, figlio dell'Ammiraglio di Squadra Franco, all'epoca direttore del tiro del Cacciatorpediniere "carabiniere" (una delle unità protagoniste degli avvenimenti qui narrati) ricostruisce minuziosamente e linearmente quanto accaduto sulle navi e agli equipaggi della squadriglia che ricevette l'ordine di distaccarsi dal grosso della Flotta da Battaglia e provvedere al recupero dei naufraghi della corazzata "Roma", spezzata in due e affondata da una bomba tedesca al largo dell'Asinara. Giuliano Marengo si è ovviamente avvalso della testimonianza diretta del padre ma ha anche allargato l'indagine agli altri comandanti, ufficiali e membri degli equipaggi, così da poter organizzare una vera e propria "storia", con tutti i suoi eroismi, disperazioni, difficoltà e punti di luce e di ombra. Dopo il recupero dei poveri resti dei caduti e dei numerosi naufraghi ancora in vita (tanti dei quali, orrendamente ustionati, non sarebbero ro sopravvissuti alla traversata) il comandante della squadriglia, capitano di Vascello Giuseppe Marini, esaminata la situazione nei porti italiani (dai quali provenivano notizie disperate e quasi tutte riguardanti la presa da parte tedesca) e soprattutto

la necessità che fosse portato urgente aiuto medico ai naufraghi che riempivano ponti e sottocoperte, decise di far rotta sulle Baleari. Qui emerge l'ambiguo comportamento delle autorità spagnole, che concedono lo sbarco dei feriti gravi (molti saranno anche rimandati a bordo) e dei cadaveri ma non agli equipaggi. Rifiutato il rifornimento di nafta, dopo varie azioni diplomatiche e altalenanti voci di rilascio, giunse invece il perentorio ordine d'internamento. La parte centrale del libro mette in risalto proprio questi sedici mesi, dove emergono i contrasti con gli spagnoli, quelli interni alle varie navi, quelli fra uomini della stessa nave: il tutto, avendo a fattor comune la pressoché totale assenza di notizie dalla Madre Patria, dalle famiglie e del destino delle altre navi, lasciate in navigazione verso un porto sconosciuto quel pomeriggio del 9 settembre. La vita dei marinai a bordo, la scarsità di denaro e di approvvigionamenti, la sempre difficile opera di comando degli Ufficiali fanno penetrare quella situazione, ne fanno apprezzare l'intima essenza, riportano all'attenzione la splendida figura del Comandante Marini, che brilla su tutti per determinazione, senso dell'onore, fiducia in se stesso, certezza del pensiero. I rapporti con la popolazione civile dei luoghi d'internamento meritano un discorso a parte: gente che ha subito compreso il dramma intimo dei nostri marinai, ne ha alleviate in qualche modo le tribolazioni, ne ha seppelliti con cristiana partecipazione i defunti. Le vicende politiche connesse, dalle pressioni tedesche al comportamento degli Alleati, fanno da sfondo e contorno, così come le azioni della nostra Ambasciata e dell'Addetto Navale a Madrid, Capitano di Vascello Muffone. Il quadro è così completo, dando modo al lettore di seguire passo passo, con partecipazione, quasi con sofferenza queste vicende di cui poco o nulla si è scritto. Giunge dunque quest'opera a "tappare la falla", e lo fa in maniera egregia, senza magniloquenze o trionfalismi, senza accuse e senza sottolineature, che siano politiche o ideologiche, restituendo al marinaio, all'uomo che è chiamato a vivere gli eventi e i drammi in prima persona il ruolo che gli compete, il centro dell'attenzione e della storia.



Almanacco Navale

di Giorgerini e Nani

2010



Recensione di Paolo Pagnottella

E' la prima volta che viene recensita su queste pagine l'opera che, grazie all'assiduo impegno ed alle amorevoli cure di due esperti del calibro di Giorgio Giorgerini ed Augusto Nani, pone l'Italia fra le più autorevoli Nazioni nel campo della editoria navale, della classificazione del naviglio e dell'analisi politica navale. Oltre alla ben nota e tradizionale chiarezza dei dati e delle immagini, che ne rendono facile la lettura e veloce ogni ricerca, l'Almanacco evidenzia una accurata selezione delle informazioni di base: sono queste che consentono, prima di ogni altra considerazione, di allestire un testo autorevole, pregevole ed esauriente. Vi sono riportate tutte le Marine Militari del mondo e, assieme alla classificazione tipologica delle unità, ogni maggiore Nazione che gioca un ruolo o ha parte nello scacchiere geo-strategico, viene corredata di una analisi così ben delineata e precisa da consentire al colto ed all'inclita la successiva disamina dello strumento navale con quella necessaria, indispensabile conoscenza di base delle motivazioni delle scelte e degli orientamenti. Il testo assume così la veste di vera e propria "guida" alla marittimità mondiale che lo fa assurgere a libro-guida, indispensabile a tutti coloro che vogliono approfondire la materia, parlare dell'argomento, discutere o anche semplicemente goderne il profumo di una semplice passione. Poco o nulla importa che nella presente edizione alcune voci inerenti i "dati strategici" (p.es. valori economici o di bilancio, consistenze numeriche ecc.) siano state lasciate in bianco: ciò corrisponde,

per ammissione stessa degli autori, ad una precisa e motivata scelta, quella di non spacciare per attuali dati che la forsennata accelerazione degli eventi recenti e la tumultuosa evoluzione in atto, condite da una crisi economica senza precedenti, fanno ritenere superati o comunque poco attendibili, strumenti cioè onestamente inutilizzabili.

Insomma, con una correttezza intellettuale davvero unica, Giorgerini e Nani dicono che la situazione attuale, a qualunque momento ci si debba fermare per andare in stampa, va vista ed interpretata alla luce di uno scenario politico, economico, strategico i cui elementi costituenti sono in così rapida evoluzione e trasformazione da non poter essere presi in esame neppure se riferiti da un anno all'altro. Inoltre, quasi tutte le Nazioni hanno in atto, o ideato progetti di ristrutturazione che, dovendo fare i conti con dati economici, crisi finanziarie e sociali ancora in atto, possono solo essere immaginati o intravisti e quindi non assumibili per certi.

Questa, dunque, non è solo la fotografia dello "status quo" della marineria da guerra mondiale, è un ottimo esercizio di riflessione e di considerazione per tutti, esigenti cultori della materia, neofiti o appassionati.

A ben leggerlo, si vede l'oggi ma si individua già il domani e siccome le basi dell'opera sono solide, il pensiero sperimentato, do per conto ed acquisito che l'autorevolezza tutta italiana, ampiamente e meritatamente acquisita dagli autori, ponga ancora una volta sul livello dell'eccellenza in campo mondiale questa loro periodica iniziativa.





Recensione di Paolo Pagnottella

Nell'intento di segnalare ai nostri Lettori opere meritorie di lettura, ma non necessariamente sempre e solo saggistiche, ecco un romanzo che trae il suo impianto dalla storia di un milione di dollari stanziato per pagare una tonnellata di cocaina e che sparisce assieme alla merce. Ciò avvia spasmodiche ricerche sia da parte dei fornitori sia dell'ufficio DEA di Cartagena. Sullo sfondo di una Colombia a volte romantica e tradizionale, altre violenta e cinica, si svolge la vicenda del capitano Jean Paul che, di ritorno da una lunga navigazione, avvia una piantagione di palme in società con un vecchio medico apparentemente lunatico.

Emblematica figura è quella dell'ammiraglio colombiano Nelsen che mette in atto un piano per intimidirlo al fine di imporgli l'impianto di coca nella sua piantagione. Ma Jean Paul riesce a sfuggire alle sue trappole e alle minacce.

Se la storia in sé è avvincente, nuova è la maniera di svolgere il tessuto narrativo, i toni e le caratterizzazioni dei personaggi. Il motivo fondamentale dell'opera, oltre a voler dare a conoscere la meravigliosa natura colombiana, sta nel presentare quei perversi meccanismi, spesso ignorati nelle società opulente, che producono danni sociali irreparabili. Si vuol dare al lettore una visione

organica del complesso ciclo della coca che va dalle piantagioni, ai modi e mezzi per la diffusione usando uomini insospettabili, spesso posti sotto ricatto e con tappe sanguinose.

Per fortuna, il bene trionfa sul male, risolvendo il conflitto tra personaggi dotati di etica positiva e altri ceffi la cui sola dimensione è l'infamia. La speranza che promana piena dal libro, è di recupero dei veri valori morali.

Si nota il registro della superiorità di grado dell'eroe rispetto agli altri personaggi ma si sottolinea che l'ambiente resta fortemente turbato o manipolato dagli interessi di forze occulte legate al male. Il narratore sceglie di esporre la storia ma non parteggia, lasciando al lettore la discrezionalità di giudicare i personaggi, e così facendo l'attenzione del lettore sarà ingaggiata fino alla chiusura dell'opera.

La tecnica costruttiva di questo thriller d'azione è l'incastro con cui, scena dopo scena riesce a presentare con intensità emozioni, atmosfere naturalistiche e magiche (foreste, anaconda, stregoni e indios, fiumi irruenti, mare caraibico colorato e tiepido), un ambiente tropicale ai primi posti nel mondo in quanto a biodiversità. Il narratore esplora animi, natura, norme sociali con il filtro dell'immaginazione e dell'osservazione tipicamente sociologica.

Trovo splendida la lezione che se ne ricava. La cultura del denaro facile, senza rispetto delle norme tipica di un certo ambiente che vive grazie alla richiesta di stupefacenti, può essere cambiato, ma è necessaria una riformazione della coscienza e se ciò potesse iniziare e avvenire partendo dalle pagine di un romanzo, sarebbe auspicabile. L'Autore: Luigi de Rosa, congedato nel 1970, è socio del Gruppo ANMI in Lugo di Romagna, insegna sociologia presso l'Università del Meta in Colombia. E' al suo secondo romanzo. Il primo, Mare Amaro, fu pubblicato a Roma nel 1983 dal compianto editore Francesco Chiari e sponsorizzato da diverse organizzazioni, tra cui la Presidenza Nazionale ANMI.





Franco Favre

LA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico

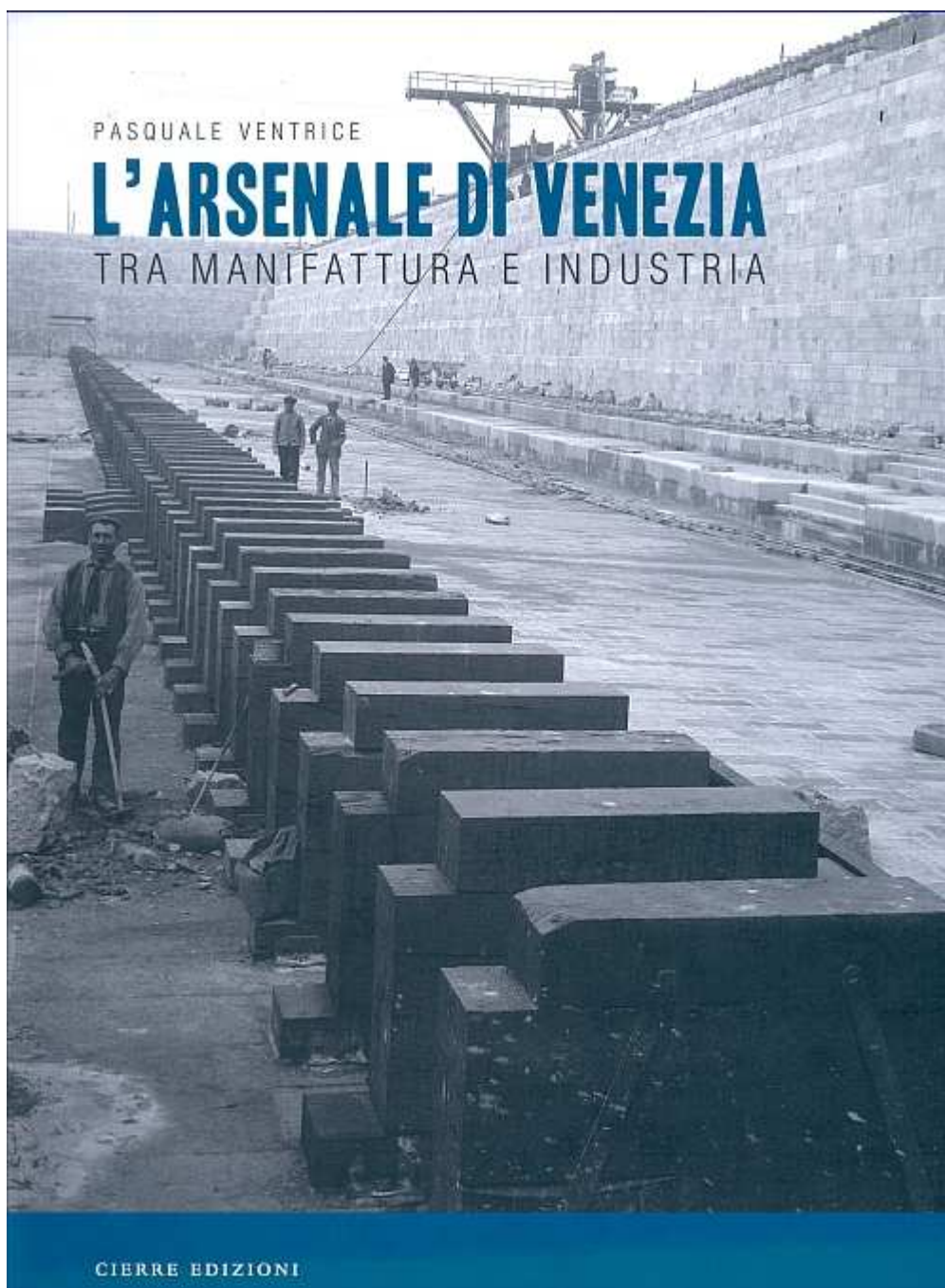


Recensione di Paolo Pagnottella

E' stata una scelta coraggiosa quella dell' Ammiraglio Favre di andare a ripercorrere le tappe della Grande Guerra vista dalla parte e con gli occhi della Marina. Perché di quella Guerra (nata per porre fine a tutte le guerre e se ne sono poi visti i risultati!) sono stati scritti volumi e volumi sulle vicende terrestri, che sono state sì componente determinante e quantitativamente rilevante dello sforzo bellico nazionale, ma non potrebbero essere comprese e analizzate compiutamente senza l'efficace e in tantissimi casi risolutiva azione della componente navale. Qui si delinea con grande senso della misura ma con precisione quella che, da allora in poi, sarebbe stata la variegata accezione del termine "navale", che passa da pura e semplice azione sul mare da parte di navi e naviglio alla pianificazione e condotta di operazioni navali complesse, anfibe, di mezzi subacquei e insidiosi, aeronavale, difese costiere e produzione bellica, logistica complessa, pianificazione dello sforzo in chiave di risorse umane ecc. Insomma, nasce quella scienza come oggi la intendono tutti gli specialisti e sintetizzabile nel detto "sul mare, sotto il mare, sopra il mare, dal mare". La moderna forma di guerra navale così ampiamente intesa nasce proprio in quella guerra e Favre ne ripercorre la storia così che, partendo dalle forme disgiunte e quasi naturalmente parallele si arriva al quadro completo e integrato del contributo, ancora una volta decisivo e innovativo, della Marina Italiana a e

dei suoi Capi. Devo esprimere all'amico Franco Favre un sentito apprezzamento per quest'opera, che rappresenta come poche altre non una semplice rilettura dei fatti e dei personaggi e dei luoghi e delle navi ma un insieme interpretativo che lascia pochi spazi alle incertezze e traccia la storia, tratta dai documenti, dalle testimonianze e dalle analisi, dalla quale si potrà quindi partire se e quando si volessero sviluppare tematiche specialistiche o sintesi di parti di essa. In fondo, un puzzle ben ricostruito, un'opera che giudico quindi non solo interessante perché affrontata da diverso e nuovo punto di vista, ma soprattutto rivitalizzante il periodo cruciale per tutti quelli che volessero affrontare poi ogni altro periodo successivo del secolo scorso (e forse anche del primo scorcio dell'attuale). Valore non da poco e per pochi, anche in ragione dell'approccio, non paludato, non ammantato da rivelazioni o sensazionalismi bensì semplice, scorrevole, narrativo, accattivante. Trovo qui molto del carattere dell'autore, che ho avuto il piacere di avere diverse volte alle mie dipendenze e che conosco in tutta la sua profondità di pensiero, impegno professionale e serietà d'intenti. Credo, in sintesi, sia un testo che non dovrebbe mancare nelle librerie degli appassionati (e non solo di Marina) e sui banchi delle Accademia Militari: riconcilia con gli storici non di professione e con una divulgazione piana ed efficace senza mai essere troppo semplice o sintetica, operando quindi un piccolo miracolo editoriale che mi auguro non rimanga unico e sia anzi il preludio ad altri contributi di tale fatta.





Recensione di Paolo Pagnottella

L'Arsenale di Venezia è uno di quei luoghi simbolo allo stesso tempo di una cultura e di un'ignoranza abissale: la cultura si nutre di conoscenze, di approfondimenti, di dibattito, l'ignoranza subisce il fascino della visita frettolosa, della scopiazzatura di altrui opinioni, della superficiale patina di alcune nozioni. Tutto e il contrario di tutto si è sentito e letto su questo complesso architettonico, artistico, industriale e sociale unico al mondo, sul cui destino pesano purtroppo interessi inconfessati e cupidigie (non tanto coperte), prima e oltre la sua stessa e naturale vocazione.

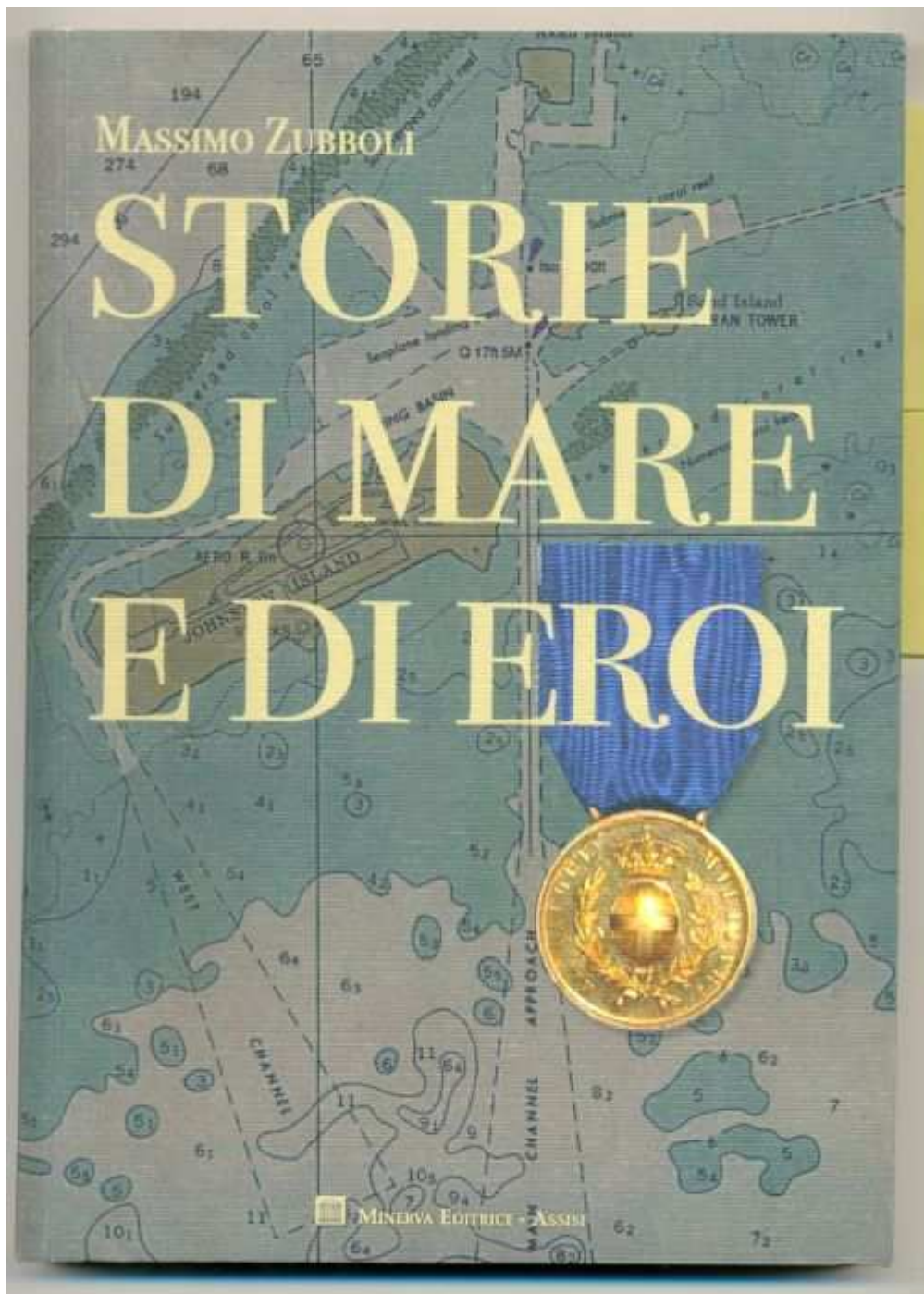
Quest'opera dotta, approfondita, curata e lineare, pur nella sua complessità, non mi sorprende, scritta com'è con la medesima vivacità dell'oratoria di cui ho ampiamente sperimentato l'efficacia nel corso della mia pluriennale esperienza a fianco dello scrittore. Egli, infatti, rappresentava la punta di diamante della Commissione Scientifica che faceva parte integrante del Comitato Progetto Arsenale, istituito su una brillante idea e per opera della Marina Militare ai tempi del mio comando dell'Istituto Studi Militari Marittimi che aveva (ed ha tuttora) sede proprio all'interno della parte sud dell'Arsenale, quella parte ancora (e per fortuna) demanio militare e nella disponibilità della Marina.

Quel Comitato riuniva per la prima volta attorno ad un sereno tavolo di confronto civile d' idee e progetti tutti gli attori che avevano parte e responsabilità non solo nella gestione e manutenzione del grande e storico complesso, ma avrebbero potuto e dovuto indicarne gli sviluppi compatibili nel futuro e la trasformazione rivitalizzante. Infatti, riuniva la civica amministrazione, la Soprintendenza dei beni artistici e archeologici, compresi quelli sommersi, l' Agenzia del Demanio, il Magistrato alle Acque oltre, ovviamente, la stessa Marina che ebbi l' onore di rappresentare. Ecco dove Ventrice, oggi Presidente del Centro Studi Arsenale di Venezia, mi fu maestro, nell' umiltà ma nella grandiosità del pensiero, nella tenacia del convincimento, nell' enorme competenza storica e professionale, nell' amore incontrovertibile per la "vita" e la venezianità dell' Arsenale.

Qui egli riepiloga (se ciò fosse possibile in 300 pagine circa) il frutto della sua passione, la tesi che gli è sempre stata chiara nella mente come nella sua grande cultura e lo fa con la scrittura semplice, scorrevole, appassionante così come affascinante è sempre stato il suo eloquio e accattivante il dialogo con lui sulla materia. Oggetto della trattazione è senza dubbio la presa d' atto che sia stata ineluttabile la trasformazione d' intere aree dell' Arsenale, con la costituzione nei tempi di nuove aree e spazi terreni e acquei da destinare a nuove attività al fine di realizzare l' impianto industriale adeguato ai tempi e che ciò abbia comportato l' estinzione delle precedenti funzioni produttive, con l' abbandono del precedente sistema produttivo e la rimozione della logica stessa dei vecchi impianti. E tutto ciò sovrapponendo, riutilizzando lasciando però traccia visibile dei secoli, dunque permettendone lo studio come quello su di un bene archeologico dell' industria, perché si comprende la logica degli interventi operati attraverso le conoscenze e le competenze di cui erano in possesso i costruttori di navi, dalle remiere alle carboniere alle corazzate.

L' Arsenale è dunque (e forse per la prima volta) analizzato sia come contenitore, struttura architettonica involucro sia come contenuto, in altre parole officine, laboratori, macchine che, nel loro inscindibile insieme, hanno costituito il sistema produttivo e l' organizzazione del lavoro antesignani nel mondo e vanto della Serenissima prima e dell' Italia poi. Il "caso" Arsenale di Venezia è proprio questo, la sua eccezionalità è proprio nella sua capacità di riconversione e adattamento continui alla nuova produzione industriale al passo con i tempi, oltre che nella straordinaria sopravvivenza all' erosione del tempo e all' umana devastazione delle precedenti epoche manifatturiera e pre-industriale. Perfetta logica del percorso dell' opera, che non tralascia dotti riferimenti, ma li integra con acute osservazioni, semplici deduzioni, definitive analisi. E conduce il lettore all' unica conclusione che "qualsiasi attività si vorrà realmente insediare dentro l' Arsenale di Venezia, essa dovrà saper coniugare il frutto della tradizione con quello dell' innovazione tema fondamentale di studio per una corretta interpretazione del complesso è costituito dalla ricostruzione delle vicende storiche e delle trasformazioni subite dall' Arsenale. ... il prodotto da conservare, recuperare o riusare è costituito non solo dall' involucro ma anche da macchinari, macchine utensili dislocate nello spazio interno secondo una certa logica funzionale ai metodi di produzione che condizionava spesso la forma architettonica dell' involucro". Era compito del Comitato pervenire al progetto del "nuovo" Arsenale e queste ne erano le linee di azione. Mi auguro che coloro che oggi parlano di Arsenale ma ancor più coloro che ne detengono il futuro, abbia almeno la compiacenza di leggere questo fondamentale libro.





Recensione di Paolo Pagnottella

Questa ottava "fatica letteraria" dell'amico Massimo Zubboli non può passare sotto silenzio né da parte del Presidente nazionale dell'Associazione che riunisce tutti i Marinai d'Italia né, tantomeno, da parte di un vecchio sommergibilista. Riunendo nella mia modesta persona queste due caratteristiche, la cosa viene spontanea e gradevole, come sempre gradevoli sono i libri di Massimo. Questo nostromo Mario ed il suo "secondo" Antonio, i due personaggi che con i loro racconti rendono quant'altri mai la particolare statura del marinaio, dimostrano quanto consistente sia questa figura, spesso dimenticata, a volte ignorata, sempre ai limiti di ogni letteratura personale o collettiva. Nei tempi antichi si diceva che esistono tre categorie di umanità, i vivi, i morti ed i marinai. Dei vivi tutti si occupano e molti si interessano, dei morti pochi si ricordano e solo alcuni si interessano, dei marinai nessuno si occupa e nessuno si interessa. Questo dicevano, in un'icona che ha molto di vero, gli "antiqui". Ma oggi noi li smentiamo perché dei marinai ci siamo noi a parlare, a difenderne la figura, a pubblicizzarne la cultura. Noi dell'Associazione Marinai d'Italia, fieri custodi delle tradizioni millenarie della nostra marineria, eredi delle uniche realtà politiche e militari di cui essere fieri dalla caduta dell'impero romano al Risorgimento, le straordinarie

Repubbliche Marinare (che erano ben più di quattro ma di cui ci si dovrebbe ricordare, in tempi di Repubblica, di almeno le quattro giganti, Venezia, Genova ,Pisa ed Amalfi). E poi scrittori di mare come Zubboli, storie cui “si aggrappa per continuare a vivere come i gabbieri si avvinghiano ai pennoni” e con le quali “risente la musica del mare”. E quale musica si sente in queste pagine, quale purezza di suoni e di ideali, quale poesia conduce ai versi finali, dedicati all’eroe ed agli eroi più umili , al Comandante ed agli equipaggi di quella sottospecie ancor più solida e speciale di marinaio che sono i sommergibilisti. Massimo , lo dice anzi lo confessa lui stesso, se ne è innamorato al solo sentirne le gesta quotidiane e compie l’opera straordinaria di farne innamorare, ne sono certo, quelli che le leggeranno, gesta lievi, ordinarie, dovere compiuto perché siamo uomini d’onore e si deve, dobbiamo compierlo, costi quel che costi. Padron Prospero che si rende conto della situazione e “non pensa a sé... ma alla famiglia, ai figli, alla moglie e ai suoi marinai” propone una figura etica ad un mondo che tanto bisogno avrebbe di un’etica, una qualunque, così come il Comandante del “due pipe” che rischia la propria unità ma va al soccorso del pericolante e, prima di allontanarsi, saluta coi fischi e la bandiera a riva la sfortunata barca che affonda. E la fierezza della nostra razza marinara italiana, quel Rizzo così carico di gloria che rinuncia ad incarichi di prestigio (chi mai più?) , quel transatlantico “Rex” di cui nessuno ricorda più cosa possa significare alzare a riva il “Nastro Azzurro”, simbolo dell’appartenenza alle più nobili e gloriose marine del pianeta. Che bel tratteggio nel ricordare il servizio militare in Marina, che bell’affresco che fissa l’animo prima che il volontariato seppellisca definitivamente questa antica fase della vita di un giovane, con la cartolina inviata alla ragazza del paese con la frase “cifrata” sotto il francobollo per sfuggire ai controlli di mamma e con l’emozione della risposta! Grazie, massimo, per avere voluto chiudere questo stupendo libro di mare, sul mare, per il mare, col profumo del mare, ricordando , per tutti, Carlo Fecia di Cossato, Carletto per tutti noi sommergibilisti. Non solo l’eroe di guerra e della lotta al nemico, condotta fino all’ultimo colpo e fino all’ultimo giorno ma l’uomo simbolo della fedeltà , dell’onore militare, della dirittura morale, della coerenza . Quando gli equipaggi, saputo dell’arresto del “loro” comandante” che si rifiutava di eseguire ordini emanati da un governo che, contrariamente a quanto a lui sempre richiesto, non aveva giurato fedeltà al Re, erano sull’orlo dell’ammutinamento, ben li aveva compresi quel Comandante che così si rivolse al ministro che chiedeva spiegazioni:” Siamo noi che abbiamo insegnato loro la coerenza, Ammiraglio. E dobbiamo esserne fieri. Gli uomini passano, le virtù rimangono”. Fecia di Cossato è libero. Ma non vorrà più vivere quando si accorge che finisce il tempo degli eroi e comincia quello dei furbi, dei traditori e dei ladruncoli . Sarà l’ennesimo caduto sul campo, non un suicida. Grazie, Massimo, per avere voluto ricordare tutto ciò agli smemorati ed a coloro che non sanno, perché nessuno ha loro mai detto, quale grande carica morale sia necessaria per essere uomini. Come lo sono i marinai.





Recensione di Paolo Pagnottella

Gran parte delle attività del viver quotidiano trovano ambientazione in coda a una fila: che sia rappresentata dal traffico caotico di automobilisti incolonnati lungo le strade in attesa di raggiungere i luoghi di lavoro o dalla folla del sabato sera radunata davanti a una pizzeria o all'ingresso di un cinema, la fila in tutte le sue manifestazioni è una presenza radicata nella vita dell'uomo di ogni tempo e di ogni luogo. Diversamente è a dirsi qualora venga evocata come sinonimo di inefficienza e disservizio: in tal senso, infatti, la fila si spoglia della sua universalità per rivestire i panni del fenomeno made in Italy. L'esperienza di molti paesi civilizzati ci insegna come al di fuori dei nostri confini nazionali la fila sia sempre rispettata senza lagnanze. Di contro nel "bel paese" viene spesso percepita come un disagio, amplificato dall'ansia di un'attesa apparentemente interminabile che la frenesia della società moderna ha etichettato come nemica da cui fuggire ad

ogni costo. Capita, allora, di trovarsi al cospetto di chi nel bel mezzo della fila, colto dall'insensata paura di perdere il proprio tempo, sceglie di percorrere la via dell'astuzia e dell'inganno pur di guadagnare una sola posizione. Emblematica al riguardo l'immagine della folla in coda agli sportelli degli uffici pubblici, dove l'insofferenza generata dalla sosta forzata diventa spesso terreno fertile di furbizia e arroganza. Talvolta la fila diventa il simbolo di altri istituti ben più deprecabili: è il caso dell'esercito dei raccomandati, che sfruttando conoscenze di persone più o meno influenti tentano di scavalcare l'ordine naturale degli aspiranti a una poltrona o di quella massa che in nome del prestigio sociale e del potere è indotta ad omaggiare con falsa adulazione i "vincitori" di turno, pur di conquistare un posto "in prima fila". Non mancano poi i casi in cui la fila è il frutto di comportamenti standardizzati, adottati dal volgo in risposta ad eventi organizzati ad hoc per riscuotere il consenso e il plauso di un vasto pubblico, che puntualmente non manca di soddisfare le più ottimistiche previsioni. Ecco allora che il trovarsi in coda cessa di essere "una maledizione" e diventa il prezzo pagato senza recriminazioni per non restare fuori dalla cerchia dei più e poter dire infine il solito "c'ero anch'io".

Il presente saggio è un viaggio condotto nell'universo della fila in tutte le sue molteplici sfaccettature: rappresentazione della disperazione, necessità di sopravvivenza o evento mediatico. L'analisi che ne deriva, confortata dai risultati di un sondaggio, ci offre una visione a tutto campo, che non trascura gli aspetti psicologici del fenomeno, dal comune stress quotidiano ai casi ben più gravi di agorafobia. Particolare attenzione è poi dedicata all'immagine del traffico cittadino, dove considerazioni di carattere sociologico forniscono lo spunto per filmare con minuzia di particolari i comportamenti adottati dagli automobilisti al volante in certe situazioni tipiche. Non mancano, da ultimo, riflessioni sui possibili rimedi e la speranza che il ricorso sempre crescente a sofisticati sistemi eliminacode possa almeno arginare i disagi quotidiani provocati dalla fila, con tutte le sue assurdità e i suoi paradossi.

Marco Managò, già Ufficiale della Marina Militare, è Socio del Gruppo ANMI di Frascati (RM)



Erminio Bagnasco

IN GUERRA SUL MARE

Navi e marinai italiani
nel secondo conflitto mondiale



ERMANNALBERTELLI EDITORE

Recensione di Paolo Pagnottella

Questa opera rappresenta una vera “opera omnia” sulla la Regia Marina nella seconda guerra mondiale, tema che viene affrontato e sviluppato con un deciso ed originale approccio. Presenta infatti al lettore una storia per immagini, che accompagnano, sviluppano ed integrano un testo snello ed essenziale. In questo lavoro riesce superbamente l’impresa di mettere in rilievo la fotografia d’epoca quale documento in primo luogo di valore intrinseco, assoluto, fonte autonoma di cultura documentale, finalmente elevata a rango di primadonna e non più relegata a complemento illustrativo e troppe volte riempitivo di un testo. Alle fotografie si accompagnano testi e commenti di mero assetto scientifico, provenendo da ricerche autonome e documentali dell’autore, nonché professionali, poiché sviluppate da un autore che Ufficiale di Marina lo è stato e ne ha assorbito termini, esperienza e rigore. La “lettura”, allora, avviene per immagini e si completa con il testo che consente di sviluppare la sintesi in maniera assolutamente chiara ed inequivocabilmente “marinaresca”. Si capisce subito che la ricerca e la selezione delle fotografie è mirata ad assicurare che ad ogni evento, anche magari considerato o realmente modesto, corrispondano una o più

immagini ad esso relative, coprendo l'intero arco del periodo in esame quasi giorno per giorno, episodio per episodio di un conflitto che trova qui un suo originale e documentatissimo diario, che scorre rapido ed affascinante fra immagini classiche, inedite, rare, sapientemente dosate e miscelate. Ne escono delineate le vicende della nostra Marina, dalla vigilia delle ostilità fino all'iniquo trattato di pace del 1947, con focalizzazioni continue su settori specifici, come la guerra al traffico, l'attività del naviglio minore ed anche di quello mercantile, spesso trascurato in altri testi come se non avesse rappresentato un settore di importanza strategica vitale. Il lettore che si addentra in questa opera viene guidato nei vari teatri di operazioni, dal più complesso e corposo, il Mediterraneo, l'Atlantico, il Mar Rosso, l'Oceano Indiano e l'Estremo Oriente, il Mar Nero ed il Lago Ladoga: nessuno può così rimanere estraneo nel considerare lo sforzo richiesto alla nostra organizzazione navale, agli uomini, ai mezzi, chiamati ad operare in un teatro che oggi si chiamerebbe "globale" avendo a disposizione uno strumento nato e concepito come "regionale". Su tutto, l'arco temporale di riferimento: dalla vigile attesa della guerra all'armistizio, da questo all'aprile 1945 (periodo che l'autore, con una definizione da manuale, chiama "delle due cobelligeranze") e quello infine che culmina con gli adempimenti del trattato di pace imposto ad un Paese sconfitto (vae victis). Libro di cultura e storia navale come pochi attraente e completo, che si completa con una scorrevole trattazione sulla politica navale italiana (quando c'era) dal periodo pre-bellico all'intero conflitto, di cui riesce mirabilmente a sottolineare le direttrici rilevabili e conseguenti a quella impostazione della strategia marittima italiana. Ma credo di poter affermare senza smentita che a questi sicuri tratti vada aggiunta la meritoria volontà e capacità di proporre il collezionismo fotografico come degno e validissimo (qui addirittura essenziale) complemento alla lettura della storia, con autonoma base scientifica, togliendolo dalla luce di distacco e sufficienza, quasi fosse una sorta di cultura minore, nel quale i paludati storici accademici lo avevano riguardato e relegato, al pari della diaristica e delle scritture private. Qui c'è la riprova che tutto questo settore è vero e proprio bagaglio di rilevante contenuto storico a disposizione, necessario addirittura se si vuole ricostruire stati d'animo, sensazioni, punti di vista con cui comparare, e quindi integrare, la cosiddetta "documentazione ufficiale" con l'obiettivo di fornire il quadro di situazione più ampio e veritiero.



ERMINIO BAGNASCO

I SOMMERGIBILI

DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



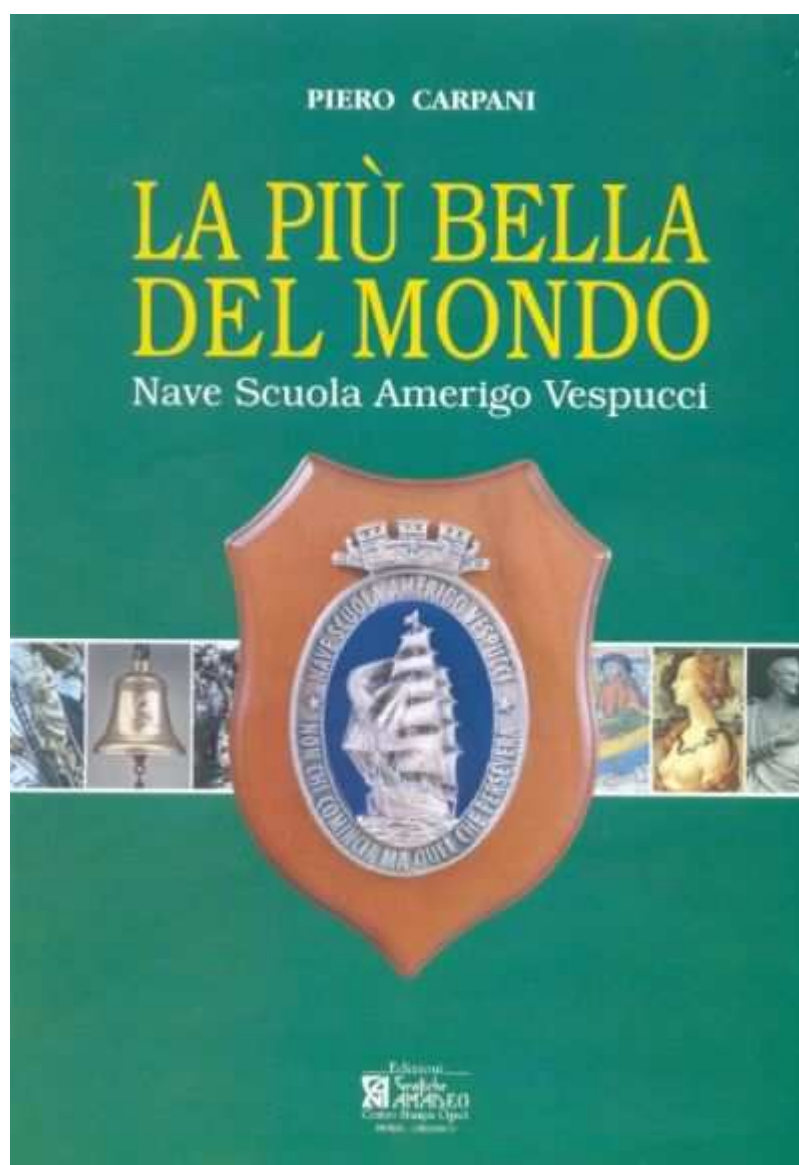
ERMANNALBERTELLI EDITORE

Recensione di Paolo Pagnottella

Questo volume è la ristampa (attesa da tempo), con evidenti ed indovinati aggiornamenti, di un'opera assai conosciuta e che ha già avuto il successo che merita, poiché racchiude qualità raramente individuabili in similari esercizi. Infatti, si pone al centro dell'interesse per tutti i cultori di storia delle Marine, dal neofita al ricercatore, poiché snella nella presentazione, veloce nel fornire il dato atteso, centrata nello sviluppo e nel bilanciamento delle componenti. Ripresa e distribuita perfino dall'U.S. Naval Institute di Annapolis e tradotta anche in tedesco, non si limita alla illustrazione delle caratteristiche tecniche dei battelli appartenenti ad oltre 19 diverse Marine ma fornisce elementi della storia delle operazioni che li ha visti protagonisti della guerra. Estremamente sintetica (un vero peccato, perché affrontata con taglio davvero interessante e moderno) è la storia del mezzo subacqueo stesso, percorso che rende evidente lo sviluppo tecnico ed operativo e prelude alla attualità dei sottomarini che ancor oggi (e forse oggi più che mai) costituiscono la capital ship, il vero potenziale delle principali Marine. E chi lo ha prima capito ne ha prima beneficiato, perché il sottomarino (allora ancora sommergibile) è stato, checché se ne dica o lo si critichi, il vero grande protagonista delle guerre mondiali sui mari. Ne è uscito sconfitto, senza dubbio, soprattutto ad opera degli aeromobili imbarcati sulle portaerei, ma ha dimostrato di avere in sé i germi di quel rinnovamento tecnologico e conseguentemente operativo che, rendendolo invisibile e con autonomia illimitata – propulsione nucleare – ne ha riportato in auge la smisurata pericolosità e la

sostanziale invulnerabilità dei nostri giorni e di quelli del prossimo futuro. Lo scopo raggiunto da questo volume è quello di illustrare come erano fatti e perché furono fatti i sommergibili: opere sui sommergibili della Seconda Guerra Mondiale ce ne sono moltissime ma quasi tutte dedicate ad una classe specifica se non ad una Nazione specifica. Dunque, affrontare la problematica da un punto di vista comparativo globale, che metta in grado il lettore più o meno esperto di conoscere e paragonare le caratteristiche tecniche ed operative di tutti i sommergibili che hanno partecipato al conflitto, non è da tutti. Erminio Bagnasco è riuscito nell'impresa con un lavoro pregevole, che non solo è degno di far parte delle biblioteche specialistiche ma soprattutto delle librerie degli appassionati di cose di mare che, come me, proveranno piacere a leggere e rileggere, cercare e confrontare non solo aridi dati ma l'anima e la sostanza di un mezzo unico e speciale quale è, agli occhi di tutti, il sommergibile.





**Piero Carpani pierocarpani@excite.it
Grafiche Amadeo 0183-52603
segreteria@graficheamadeo.com**

Recensione di Paolo Pagnottella

Ecco l'ennesimo libro su questa meravigliosa Nave, direte voi, scritto sulla scia dell'entusiasmo per avervi magari navigato per alcuni giorni e così supposto di cogliere l'anima nascosta che ne fa ancor oggi una fascinosa nave che, ovunque va, riscuote ammirazione e invidia. Ma atteso che scrivere un libro sul Vespucci non è comunque cosa facile, diciamo subito che ci hanno provato in tanti e solo alcuni hanno lasciato il segno. Piero Carpani si colloca in quest'ultima categoria perché non scrive banalità, trasmette un messaggio che gli viene dalla lunga esperienza di bordo, dunque capace di consegnare al lettore valori e senso della vera tradizione. L'autore, del Vespucci, conosce tutto e attraverso sapienti testi, immagini e disegni descrive caratteristiche ed attività ma soprattutto è capace di fare assaporare l'atmosfera e le emozioni autentiche. Acuto osservatore, cacciatore di segreti e di aneddoti, Carpani trova ed esprime il vero rapporto fra uomo e mare, e lo fa dall'interno della nave, guidando il giovane, il cittadino, il lettore a divenire suo tramite un marinaio, quell'essere speciale che esalta le sue qualità individuali quando le mette al servizio della comunità, quando si rende conto che si può andare avanti solo se la squadra funziona e le energie di tutti sono messe al servizio di tutti, come sul "marciapiede" dei pennoni. La nave come scuola per eccellenza,

perché insegna, apre la mente, forgia il carattere, prepara alla vita . Il Vespucci ne esce come testimone della nostra storia nazionale, che si intreccia indissolubilmente con quella della sua Marina Militare, cerniera fra passato, presente e futuro ma soprattutto solido riferimento per tante generazioni di Ufficiali che vi identificano la propria cultura e la base della vocazione marinara. Se davvero in Italia esiste un deficit di cultura marinara, anche con queste opere si provvede a colmarlo, perché espressione compiuta di amore, professionalità, orgoglio. Nel mondo, ovunque sia stato, il Vespucci ha degnamente rappresentato l'Italia, ambasciatore impeccabile della nostra civiltà. Lo abbiamo ritrovato così come lo avevamo lasciato e Piero Carpani merita tutto il nostro ringraziamento e l'apprezzamento più sincero. Quello che noi, allora giovani allievi dell'Accademia Navale, abbiamo vissuto, sofferto, gioito e provato a bordo di quella Nave qui è mirabilmente raccontato in maniera semplice, scorrevole, quasi l'autore si fosse riproposto di accompagnare a bordo il lettore e, mentre la nave naviga, egli gli narra dove è, cosa è successo prima di lui, quale grande impegno è stato richiesto ai suoi predecessori, quale responsabilità gravi ora sulle sue spalle. E non gli nasconde la fatica, il sudore, l'impegno, compensati però dal vivere il vento, il mare, le vele, l'aria frizzante, gli oceani, notti così stellate che non si vedranno mai più, ondate gigantesche e la irripetibile sensazione di essere liberi, come per magia, su un altro mondo, sospeso fra mare e cielo. Questo fa questa incredibile, vecchia Signora dei Mari, si imprime indelebilmente nella memoria dei "suoi" ragazzi e si inserisce nella loro storia personale come esperienza fondante e non li lascerà più. Ecco la sintesi della nostra esperienza, qui mirabilmente ripresa e tracciata: prima dell'imbarco sul Vespucci non sei nulla, dopo sei un uomo di mare, dunque un uomo davvero speciale, sotto ogni aspetto.





James J. Sadkovich
Libreria Editrice Goriziana - Corso Verdi, 67 – Gorizia

Recensione di Paolo Pagnottella

Di questo volume avevo letto alcune recensioni su riviste anglosassoni, in occasione della sua prima uscita in lingua originale inglese. Sembrava poco interessante, anche per via di un titolo assai poco originale, preludio all'ennesimo polpettone-collage, tipico di tesi di laurea o cerca soldi facili. Ora invece, ad una più attenta lettura della versione in italiano, revisionata nientemeno che da Augusto de Toro, lo trovo imperdibile per ogni appassionato italiano in materia perché l'autore, professore universitario americano, scrive soprattutto per il pubblico e gli ambienti accademici anglosassoni, ancor oggi arroccati su posizioni di comodo, trascinate nel tempo e alquanto superficiali nei riguardi dell'attività della nostra Marina, quasi sempre bistrattata se non ignorata. Anche l'autore, come tanti suoi compatrioti, confessa: "ero convinto che i bravi ragazzi vincevano sempre e che i bravi ragazzi, ovviamente, eravamo sempre noi americani". Ora, se critica si può fare a questa opera è che essa assume troppe volte l'atteggiamento dell'"avvocato difensore" delle armi italiane, forse anche quando proprio il caso non sarebbe. Ma giunge a proposito, perché se si vuole raddrizzare la barca della verità, finora assolutamente sbilanciata da una sola parte (ovviamente la versione sprezzante dei vincitori) occorre talvolta sbandarla dal lato opposto (quello dei vinti). L'autore confessa di essersi avvicinato quasi per caso all'analisi del comportamento della nostra Marina ma di avere

immediatamente percepito che i giudizi con cui è stato liquidato sapevano di sbrigativo ed ingiusto, al punto tale da spingerlo ad approfondire le ricerche e giungere a conclusioni ben documentate e per nulla allineate alla vulgata. Il ritratto di una Marina Italiana incapace è solo servito egregiamente, secondo l'originale autore, a giustificare il vero fallimento, quello cioè della Marina britannica che non riuscì ad annientare la flotta italiana né ad acquisire il controllo del Mediterraneo né ad interrompere le linee di rifornimento dell'Asse verso l'Africa prima del 1943. Marcantonio Bragadin, pluricitato dall'autore, aveva peraltro scritto, subito dopo la conclusione della guerra, che i britannici avevano perduto un tonnellaggio superiore agli Italiani e più unità maggiori. Anche nella guerra al traffico negli Oceani, scrive Sadkovich, i battelli italiani ebbero all'attivo oltre 6.000 giorni in mare e 197 missioni, cioè circa 40 giorni/battello, e ciascuno affondò una media di 18 mila tonnellate, contro le 15 mila medie dei battelli germanici, concludendo quindi che i sommergibili italiani "fecero una figura più che onorevole". E' bello vedere finalmente scritto da un autore (e per di più anglosassone) che "benché il destino della Marina italiana fosse segnato dalla propria debolezza tecnica (anche e forse soprattutto da quella industriale nazionale - ndr) e da Ultra, essa combatté una guerra tenace e cavalleresca e, se non vinse, scongiurò più che onorevolmente la sconfitta per trentanove lunghi e frustranti mesi". L'indagine storiografica dell'autore, dunque, lo porta ad un'opera contro corrente rispetto alla lettura "ufficiale" degli eventi fatta dalla maggioranza dei colleghi anglosassoni, specie quella dell'immediato dopoguerra, smentendo gli stereotipi ed emendando gli elementi inquinanti della faziosità e della comodità di parte, quest'ultima anche di parte italiana, di chi è subito salito sul carro dei vincitori.

Se noi Italiani volessimo ora riprendere il discorso e, con un poco di orgoglio, pretendere di ristabilire la verità abbiamo a disposizione un volume, inoppugnabile per profondità, accuratezza delle ricerche, ampiezza di visione e serenità di giudizio. Provenendo poi da fonte non contaminata, per l'età dell'autore e per la sua nazionalità, questo libro potrebbe assurgere a testo di riferimento per tutti coloro che non accettano più e menzogne ma desiderano che la storia, quella vera e vissuta, sia raccontata e tramandata con la massima possibile serenità per tentare di stabilire la verità. Infatti, si sa che la verità non è quella scritta dai soli vincitori e subito dopo la vittoria, tantomeno dai protagonisti della stessa, ma necessita di tempo di maturazione, per dar modo di ascoltare anche la versione dei vinti, i cui documenti sono necessari e preziosi per la sua scrittura. Il confronto sereno e libero fra tutte le documentazioni darà i suoi frutti migliori, come appunto questo saggio mette in evidenza. Il tempo, prima o poi, ma soprattutto l'onestà di un ricercatore, fanno strame di ogni menzogna e restituiscono l'onore a chi onore ha meritato.





Vittorio Emanuele DALLA BELLA
e-mail: emanueledallabella@libero.it
PubliCaorle
Calle delle Liburniche, 8/A
30021 Caorle (VE)

Recensione di Paolo Pagnottella

Mi ha molto impressionato questo libro di Dalla Bella perché vi ho colto un amore espresso con parole che avrei tante volte voluto usare e magari, al momento opportuno, non mi sono venute in mente. Si tratta di un romanzo, bello ed avvincente fin dalle prime battute, con la caratteristica davvero insolita che i personaggi sono veri, storicamente precisati. Anche l'ambientazione è vera, talmente vera che il lettore sale subito a bordo del battello e vive, partecipa ai dialoghi, è in mezzo alle situazioni perfettamente descritte, siano esse la vita quotidiana, le guardie, le burrasche o le immersioni, gli agguati o gli attacchi, le occasioni mancate o i successi. È un omaggio all'eroico Comandante Gianfranco Gazzana Priaroggia ed al suo equipaggio, "cor unum et anima una" col leggendario sommergibile Da Vinci, cui ci si avvicina con affetto che finirà per trasformarsi in ammirazione. Viene naturale chiedersi se lo scopo del libro non sia poi quello di rendere tutti partecipi di un sentimento di riconoscenza verso questi nostri uomini e mezzi forse riposti un po' frettolosamente e partigianamente in un angolo troppo angusto della memoria nazionale, che ha esaltato il valore ed il sacrificio di alcuni dimenticandosi di questi figli d'Italia che per essa e per

essa soltanto hanno combattuto bravamente e sacrificato la vita. Perché la tenacia combattiva che non soppianta l'umanità, la solidarietà che si sviluppa in un equipaggio di sommergibile sono virtù, radice forte di ogni virtù civica e di ogni regola sociale di un popolo che si voglia far rispettare e, per primo, rispetti se stesso. Per questo mi è sembrato non solo significativo ed espressivo provare "ad essere a bordo" ma assai originale e comunicativo prendere il lettore per mano e condurlo in mare e per mare per tutti i novantadue giorni dell'ultima missione, fino al suo tragico epilogo alle ore 12 e 12 del fatale 23 maggio 1943. Quel giorno, a bordo, si stavano già preparando le sei bandierine da issare al periscopio al rientro ormai prossimo a Bordeaux (Betasom per noi marinai), quelle orgogliose 59 mila tonnellate di naviglio nemico affondato. Giustamente su tutti domina la figura del Comandante, perché non esiste definizione stessa della parola Comandante migliore di quella che compete a chi conduce un equipaggio di sommergibile. E qui rifulge Gianfranco Gazzana, trentunenne, che apprende della sua promozione a Capitano di Corvetta per merito di guerra dalla radio, mentre sta per rientrare alla base il 6 maggio. Neanche il tempo dunque di cucire i nuovi gradi sulla divisa, festeggiati davvero alla sommergibilistica maniera fra gli hurrà dell'equipaggio e la puzza di nafta che copre il "profumo" della torta preparata dal cuoco con le due "C" (la sigla del nuovo grado) usando gli ultimi rimasugli di frutta in scatola mezza marcia. Poi il diradersi improvviso e traditore delle nubi, che coglie il battello nel mezzo di un convoglio nemico, il disperato tuffo rapido fino alla quota massima per cercare di sfuggire alla caccia ormai ravvicinata. Ma la sorte di uno dei nostri più valorosi Comandanti ed equipaggio si compie "in faccia a Monna Morte ed al destino", come avevano spavaldamente cantato tante volte. Vittorio G. Rossi, l'indimenticato scrittore di cose di mare e di marinai, ha scritto: "chi non ha mai visto al lavoro un equipaggio di sommergibile si è perso uno dei più affascinanti spettacoli di sincronia, perfezione di gesti ed azioni al semplice scambio di sguardi, affiatamento e gerarchia naturale". Questo libro rende possibile a chiunque provare quest'ebbrezza, questa emozione irripetibile e romantica, essere a bordo del Sommergibile per antonomasia. Era inusuale immaginarlo, non era facile provarci, è stato bellissimo riuscirci.

