



Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



Anno LXI
n. 12 • 2017
Dicembre

Poste Italiane S.p.A.
Spedizione in Abbonamento
Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
art. 1 comma 1 - DCB Roma

**Il Capo di Stato Maggiore della Marina
Presidente Onorario dell'ANMI**





Saluto del Presidente Onorario Nazionale ai Soci

Ho accolto con particolare apprezzamento e orgoglio la delibera della nomina del Capo di Stato Maggiore della Marina quale Presidente onorario nazionale dell'ANMI.

Esprimo ringraziamento e riconoscenza al Presidente nazionale e al Consiglio direttivo.

Sento forte il desiderio di rivolgermi a tutti i Soci della nostra Associazione per portare il mio saluto e quello degli uomini e delle donne in servizio.

All'atto del conferimento di questa nuova carica, evidenzio che, come programma congiunto, dobbiamo perseguire con determinazione l'obiettivo di stringere, ulteriormente, quei legami esistenti tra il personale in servizio e in quiescenza per stabilire ogni forma di sinergia, di collaborazione e di solidarietà: dobbiamo proiettarci verso l'esterno quale unica struttura, ferme restando le relative responsabilità e competenze.

La presenza dei soci sul territorio e all'estero, la loro partecipazione alle correlate attività portano un impareggiabile beneficio di visibilità alla Forza armata, vieppiù, in questi momenti in cui gli organici del personale in servizio subiscono continue revisioni.

A voi tutti è chiesto di veicolare messaggi che mettano in rilievo la necessità che in un Paese come il nostro è quanto mai essenziale promuovere la marittimità quale elemento fondamentale per la sua crescita non solo economica ma anche culturale e sociale: dobbiamo sviluppare la consapevolezza di quanto sia importante il cluster marittimo e la convinzione che il mare e le attività che su di esso si svolgono siano di vitale importanza.

Sono sicuro che sia le articolazioni centrali sia quelle periferiche, ma anche ciascun socio, si prefiggono con determinazione e convinzione tale diffusione della "cultura marittima".

Vi ringrazio per tutto quello che fate e soprattutto per come lo fate, con quella passione, coinvolgimento e perseveranza, in sintesi con quello spirito di equipaggio che ci accomuna tutti, uomini di mare in servizio e non.

A tutti voi e alle vostre famiglie, che per lunghi anni vi sono state affianco, va la profonda gratitudine della Marina. Oggi come ieri la Forza Armata è impegnata quotidianamente in Italia e all'estero per garantire la difesa e la sicurezza del Paese e per supportare la collettività. Lo strumento marittimo è strutturato per poter rispondere al meglio delle nostre capacità alle sfide di oggi e di domani, operando sul mare e dal mare. Le qualità e la professionalità del personale ci sono riconosciute, ora come ieri, in ogni contesto, nazionale e internazionale così com'è grande l'affetto dei cittadini verso la Marina: ciò è anche merito vostro, del vostro lavoro, della vostra dedizione, abnegazione e senso del dovere. Grazie!

In considerazione dell'approssimarsi delle festività natalizie e di fine anno vi giungano gli auguri di ogni bene e di serenità con l'auspicio che il 2018 possa riservare a tutta la famiglia marinara le migliori fortune.

Ammiraglio di Squadra **Valter GIRARDELLI**
Capo di Stato Maggiore della Marina
e Presidente Onorario Nazionale
dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia

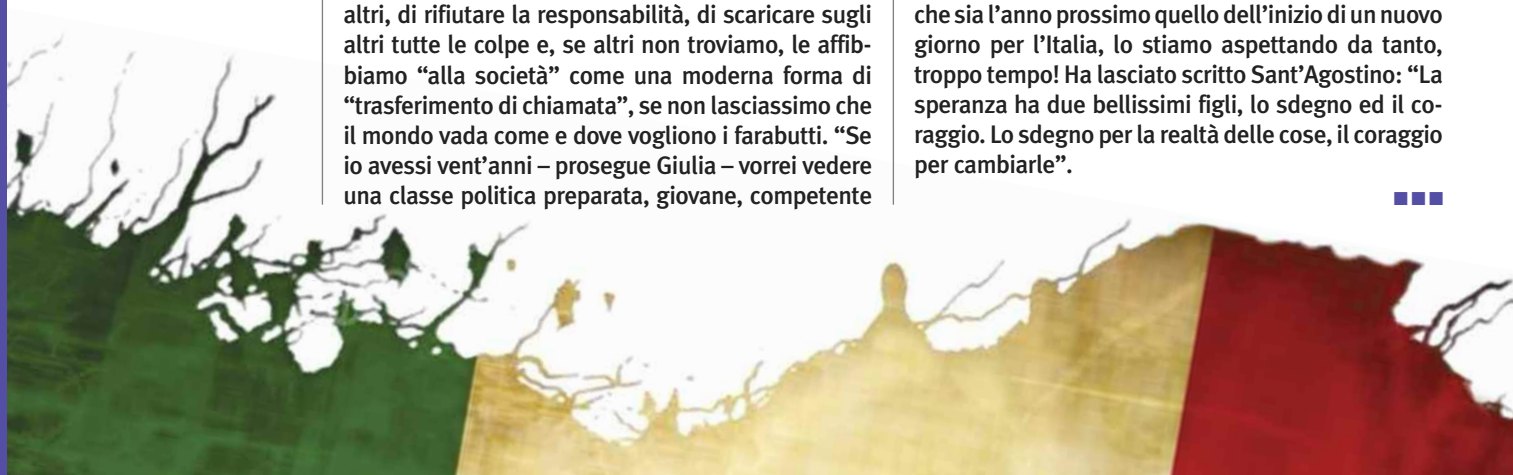


Se avessi vent'anni

Mi è capitato di leggere una corrispondenza di una lettrice al "Corriere della Sera", che mi offre lo spunto per trasmettere ai nostri lettori gli auguri più sinceri ed affettuosi per il Santo Natale ed il Nuovo Anno.

Dice dunque Giulia che se lei avesse vent'anni "non vorrebbe vivere in un Paese che non vale niente, che come una contessa decaduta guarda il mondo da una veletta slabbrata". La nostra è una bellissima Patria, con una civiltà che ha esportato in tutto il resto del mondo forgiandone i principi. Non è vero che non vale niente, è sempre una delle Nazioni più ricche e invidiate, grazie al lavoro ed alla determinazione dei nostri padri e delle italiane generazioni che si sono qui succedute e se oggi può apparire come una "vecchia contessa" domani quella vecchietta potrebbe rinascere splendida giovinetta, corteggiata da tutti. Sta solamente a noi, a noi oggi, ai nostri figli e nipoti domani scegliere cosa vorranno essere, in quale Italia vorranno vivere. Noi abbiamo dato loro orgoglio, forza, cultura e strumenti per essere sempre fra i primi e non rinunciamo né mai rinunceremo a lottare per rimettere l'Italia e gli Italiani al posto che più si addice loro nel mondo. Prosegue Giulia: "Se avessi vent'anni vorrei sentirmi dire che continuiamo ad avere un sogno, un sogno per tutti gli Italiani, vecchi e nuovi, e questo sogno è un Paese libero dalla corruzione, ma non quella dei potenti, delle lobby bensì quello dei borghesi piccoli piccoli che, trafficando e manomettendo e arraffando si costruiscono una vita perbene con le carte false... le giornate di finta malattia, le tasse non pagate ma la pretesa di una sanità che funzioni, genitori che pretendono la promozione dei figli ben sapendo che non se la meritano e che poi invocano la meritocrazia". Sta a noi, sempre e solo a noi non cedere al ricatto che non c'è più nulla da fare, che la corruzione ha talmente intriso il tessuto sociale, a tutti i livelli, che ormai... si salvi chi può! No, no, avanti tutta, in prima linea contro la corruzione ed i corruttori, con l'esempio, l'onestà, la forza trainante delle persone perbene, come sono i marinai, coloro che antepongono il dovere al diritto. Non è un sogno, è una solida realtà (come recita una popolare pubblicità), se tutti ci mettessimo del nostro e la finissimo di demandare agli altri, di rifiutare la responsabilità, di scaricare sugli altri tutte le colpe e, se altri non troviamo, le affibbiamo "alla società" come una moderna forma di "trasferimento di chiamata", se non lasciassimo che il mondo vada come e dove vogliono i farabutti. "Se io avessi vent'anni - prosegue Giulia - vorrei vedere una classe politica preparata, giovane, competente

che guarda dove saremo fra dieci anni, Italia leader nel Mediterraneo, Italia all'avanguardia per le tecnologie, Italia che investe... in una Pese che protegge gli anziani e i bambini". È il nostro credo, è stato ed è il nostro programma di vita, il nostro impegno e le parole di Giulia non fanno altro che rinforzare la nostra determinazione, perché dimostrano che c'è una grande richiesta di riscatto. Giulia conclude con costatazioni di una amarezza sconfinata: "se avessi vent'anni non farei figli in Italia per metterli nelle condizioni di continuo disagio,... non vorrei fare un concorso che so essere truccato, che non vincerò mai, pensando che al prossimo anch'io mi procurerò una raccomandazione". Ecco, Giulia, noi invece vogliamo più figli italiani, vogliamo che le nostre mamme abbiano quello che si deve loro in termini di assistenza, benefit, supporti, attenzioni che si devono, non si possono dare, si devono dare a chi è il fondamento della società, la famiglia! Noi marinai, così come sono sicuro che avvenga anche presso le altre F.A., facciamo concorsi trasparenti e pubblici, dove la meritocrazia è la legge sovrana, dove non si può barare o passare per merito "dell'amico onorevole o chi altro sia". Siamo corazzati, impermeabili alla corruzione ed alla raccomandazione, siamo certi della bontà delle scelte e confidiamo sempre nella rettitudine del nostro superiore: è la nostra forza! "Se avessi vent'anni non vorrei vivere in un Paese volgare che sta scivolando sempre più nella scala della buona educazione, del sorriso e della gentilezza. Se avessi vent'anni emigrerei". NO, non emigrare, Giulia, dacci una mano a riportare questa nostra Italia dove e come deve essere: se tutti noi riuscissimo una buona volta a non stare zitti, a fare blocco d'opinione, a non accettare supinamente e rassegnatamente quello che ci viene propinato, ce la possiamo fare. Ma tutti insieme e solo tutti insieme torneremo a vivere nell'Italia che vogliamo, pulita, onesta, efficiente, meravigliosa terra per i nostri figli. Noi marinai ci siamo e ci impegniamo, come sempre, per realizzarla, per spezzare questo cerchio di malaffare, sfiducia e pessimismo: ci guida una stella cometa, ce la possiamo fare. Ma tutti insieme e ce la dobbiamo fare. Siamo abituati a lavorare anche nelle ore buie ma abbiamo visto tante albe spuntare subito dopo! Auguri a tutti, a Giulia per prima, che sia l'anno prossimo quello dell'inizio di un nuovo giorno per l'Italia, lo stiamo aspettando da tanto, troppo tempo! Ha lasciato scritto Sant'Agostino: "La speranza ha due bellissimi figli, lo sdegno ed il coraggio. Lo sdegno per la realtà delle cose, il coraggio per cambiarle".





In copertina
Il presidente Nazionale ANMI amm. Paolo Pagnottella, consegna al Capo di Stato Maggiore della Marina amm. Valter Girardelli, la delibera del CDN ANMI quale Presidente Onorario Nazionale

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Redazione
Angelo Castiglione, Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, Daniela Stanco, Beppe Tommasiello

Direzione, Redazione e Amministrazione
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma
Tel. 06.36.80.23.81/2
Fax 06.36.80.20.90

Sito web
www.marinaiditalia.com

E-mail
giornale@marinaiditalia.com

Iscrizione n. 6038
Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione
Roberta Melarance

Stampa
Artigrafiche Boccia spa
via Tiberio Claudio Felice, 7
84131 Salerno

Numero copie 36.250

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario
UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.
Agenzia di Roma 213
Ministero Difesa Marina
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN 0
IBAN: IT 740076010320000026351007
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

Ambedue i conti intestati a
Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO



L'Italia partecipa nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerca in Antartide (Pnra) finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (Miur), è presente nel consorzio con l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (Enea) e Università di Bologna. Sono coinvolti scienziati di università italiane (Ca' Foscari Venezia, Firenze e Milano-Bicocca), dell'Istituto per la dinamica dei processi ambientali del Consiglio nazionale delle ricerche (Idpa-Cnr) e dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (Ingv)



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale



4 Le lezioni apprese dai recenti incidenti delle unità della US Navy

9 L'Italia in Antartide

14 La Crociera ANMI 2017

16 Dalla penna sul cappello al solino azzurro e basco verde

18 Stato d'allarme
La guerra navale nell'era atomica secondo Hollywood

22 Due uomini in fuga, il marinaio e la Regina

23 Crociera dei Marinai d'Italia 2018 - MSC Poesia

26 Invito a Palazzo

28 Ciano a Cortellazzo e Rizzo a Muggia

33 Renato Paviotti - Sommergibilista classe 1922

34 Progetto Sauro 100

42 Campo di Vela Internazionale IMC

44 Recuperata la salma del Sottocapo Silurista Carlo Acefalo

46 Cipree, una storia antica

48 Allieve e Allievi visitano il sommergibile A. Provana

48 Bollettino informativo ANUMPSE



Agenda e Calendario ANMI 2018

Come assoluta novità l'Agenda 2018 è dedicata alla Grande Guerra 1915-18 con numerose foto dell'epoca. Prosegue la collaborazione con lo Stato Maggiore MM e le Capitanerie di Porto

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00196 Roma
Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090
specificando nome, cognome, indirizzo (via, numero, città, CAP, provincia) e telefono per gli eventuali contatti con lo spedizioniere

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

€ 10 cadauna
oppure € 80
per ordini di 10 o più Agende

Con c/c postale

n. 26351007
intestato a
Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale - Roma
con la causale "Volume/Agenda 2018"

Bonifico bancario

a UNICREDIT
Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN
IT28J0200805114000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2018"

È morto alle ore 3:37 del 17 novembre 2017, il giorno successivo al suo ottantasettesimo compleanno, nel reparto detenuti dell'ospedale Maggiore di Parma, Salvatore Riina, il "capo dei capi", boss mafioso, da 24 anni al 41 bis. Il colonnello Sergio De Caprio, il Capitano Ultimo che arrestò Totò Riina ha dichiarato: "Non abbiamo esplosi colpi in aria, non abbiamo fatto caroselli quando lo abbiamo catturato nel nome del popolo, e allo stesso modo non abbiamo niente da dire oggi nel tempo della morte... La morte di Riina per noi carabinieri è una questione che riguarda solo lui, la sua famiglia e Dio. Non vogliamo dire niente oltre queste parole. Non abbiamo detto niente oltre queste parole. Onore a tutti i carabinieri caduti contro la mafia".



Le lezioni apprese dai recenti incidenti alle unità della US Navy

Giuseppe Lertora
Ammiraglio di squadra (r) MM

L'USS John S. McCain con i danni riportati sul suo lato sinistro per una collisione avvenuta nello stretto di Singapore il 21 agosto 2017

Negli ultimi mesi la US Navy ha sofferto ben 4 sinistri marittimi con il coinvolgimento di caccia classe Arley Burke che hanno colliso, quasi incredibilmente, con navi mercantili; le relative inchieste "formali" condotte in modo approfondito e altrettanto rapido, sui due più recenti eventi, hanno concluso che erano "evitabili". Le relazioni contenute nel dossier della Commissione di Inchiesta, rese subito pubbliche, fotografano i vari eventi, la dinamica, il comportamento umano, le cause, il tutto corredato da considerazioni e conseguenti provvedimenti idonei a correggere i difetti e gli errori riscontrati, e puntuali raccomandazioni o disposizioni per il futuro, affinché non si abbiano a ripetere. Questo a beneficio della sicurezza marittima, non solo per le navi statunitensi, ma con un valore esteso ed estendibile a tutte le flotte in genere. Conseguenze di errori umani e di alcune negligenze, imputabili ad equipaggi poco attenti e preparati, ma dovute, in buona misura, anche ad errori di condotta della navigazione basilare: da lì l'affermazione del loro Capo di Stato Maggiore che li ha dichiarati "senza spiegazioni e pertanto evitabili".

Le dinamiche, i comportamenti e le cause dei sinistri

Viene evidenziata fin dall'inizio la catena di errori compiuti, ma anche il valore ed il sacrificio degli equipaggi nel tentativo di salvare la vita dei loro colleghi, intrappolati nei loro alloggi, dopo l'impatto con i mercantili. Nei due incidenti sono morti 17 marinai che stavano dormendo nelle loro cuccette, ignari: 7 hanno perso la vita in giugno sull' USS Fitzgerald, come conseguenza della collisione con una portacontainer

nelle vicinanze del Giappone, mentre l'altro sinistro ha riguardato il caccia USS John McCain, avvenuto ad agosto con una petroliera nei pressi di Singapore, in cui hanno perso la vita 10 marinai. Nel caso del Fitzgerald, la Marina è giunta alla determinazione che lo stesso comandante ha errato sottovalutando una situazione critica, e che l'equipaggio era impreparato a fronteggiare un simile incidente per scarso addestramento alle manovre dalla plancia, ma anche per la superficiale preparazione dimostrata nell'applicare le norme basilari della navigazione.



Giuseppe Lertora

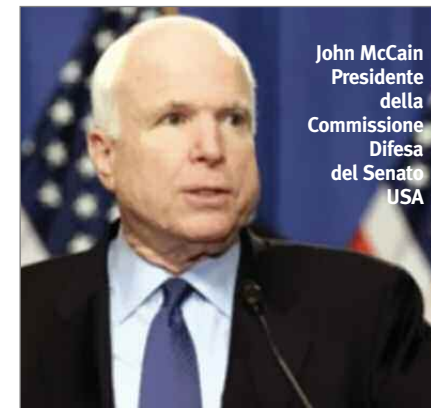
Ammiraglio di Squadra, ha ricoperto la carica di Comandante in Capo della Squadra Navale e, per quasi 2 anni, quella di Comandante della Forza Marittima Europea in UNIFIL durante la crisi libanese. Precedentemente è stato Comandante in Capo del Dipartimento Militare Marittimo Alto Tirreno e "Senior National Representative" Italiano presso USCENCOM per le Operazioni Enduring Freedom ed Iraqi Freedom. Comandante dell'Accademia Navale per un triennio, in precedenza ha svolto l'incarico di Capo Reparto Aeromobili dello Stato Maggiore Marina. Ha comandato fra l'altro la Fregata Maestrale ed il Caccia Mimbelli.

Per quanto riguarda il McCain, gli investigatori concludono che la collisione è derivata dalla perdita del controllo della situazione tattico-cinematica mentre si verificavano errori nel governo, sia nel timone che nella propulsione, in presenza di forte traffico in transito. A fronte di quanto emerso, è stata imposta una completa rivisitazione delle disposizioni e regolamenti della Settima Flotta, a cui appartengono entrambe quelle unità, con specifica attenzione per gli aspetti operativi, per l'addestramento e le qualifiche del personale, ed infine per la manutenzione dei sistemi imbarcati.

Il senatore John McCain, Presidente della Commissione Difesa del Senato, al cui nonno è stata intitolata la nave, ha puntato il dito contro i tagli al Budget Difesa dal 2013 in poi, con la cosiddetta "sequesterazione" (termine intraducibile in italiano, ma che significa tagli graduali sull'Esercizio del Bilancio della Difesa, cioè meno addestramento e meno manutenzione ordinaria dei sistemi di bordo) come uno dei motivi primari che hanno portato alla morte dei marinai imbarcati sui due caccia.

"Li abbiamo privati dei fondi necessari per addestrarsi e mantenere gli apparati; stiamo mettendo in pericolo la vita di questi uomini perché non diamo loro un addestramento sufficiente, la giusta manutenzione per il loro aprontamento" ha dichiarato il Senatore, veterano della Marina "e questo rappresenta il fallimento della nostra governance".

Un'assunzione di responsabilità politica e umana di alto profilo. Ancor prima della conclusione dell'inchiesta, dallo scorso settembre, la Navy ha emanato urgenti disposizioni all'argomento, nei confronti di tutte le Navi delle diverse Flotte. In anteprima sono state impartite precise direttive circa il sovra-lavoro e perfino lo



John McCain
Presidente della
Commissione
Difesa
del Senato
USA

stress riscontrato fra gli equipaggi coinvolti nell'incidente, con il preciso ordine di evitarne gli eccessi, stabilendo che i vari comandi devono consentire "un maggiore riposo e cicli adeguati di sonno, senza mai eccedere le 100 ore settimanali di lavoro per ogni singolo marinaio".

Il cambio contemporaneo delle consolle ha generato confusione in entrambi gli operatori; tant'è che il timoniere, dopo alcuni istanti, dichiarava di non riuscire più a governare e stare in rotta, mentre l'unità iniziava ad accostare a sinistra. Il comandante, resosi conto di quella situazione,



Il contrammiraglio Joseph Aucoin a colloquio con i membri della stampa a seguito della collisione del caccia missilistico USS Fitzgerald (DDG 62) con un mercantile filippino

Inoltre è stato subito disposto che le navi in transito negli Stretti o in acque pericolose debbano comunicare a tutti gli altri bastimenti la loro posizione con una determinata frequenza e, quei comandi che rilevano carenze di base sul piano marinaresco, dovranno prevedere opportuni richiami addestrativi, e permanere in porto fino a quando quei problemi non siano risolti. Le due collisioni sono sicuramente differenti, ma in comune presentano l'errore umano.

L'USS McCain intorno alle 5 del mattino del 21 agosto stava ingaggiando lo stretto di Malacca, uno dei passaggi ristretti più trafficati al mondo, in condimeteo abbastanza normali: notte illune, cielo nuvoloso, stato del mare 3-4. In plancia erano presenti sia il comandante che il secondo; una presenza abbastanza irriuale, ma appropriata, considerato l'alto volume di traffico mercantile in quelle acque ristrette. Il comandante rilevava che il timoniere aveva difficoltà a governare la nave e, contestualmente, i sistemi di comando delle turbine di propulsione, remotizzati, in plancia; ciò considerato ordinava di separare i due compiti con un marinaio addetto al solo timone e un altro a gestire il comando delle turbine di propulsione, da un'altra consolle.

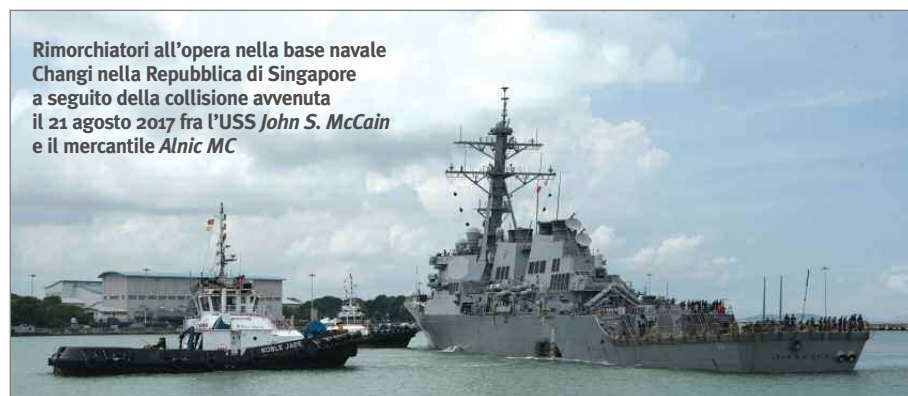
ordinava di ridurre i giri e quindi la velocità, ma il neofita addetto alla propulsione riduceva la potenza di una TAG, lasciando l'altra alla stessa andatura: tale errore o incomprensione, della durata di solo qualche minuto, provocava una ulteriore accostata a sinistra della caccia, aggravando la situazione, finendo sul percorso piuttosto ravvicinato dell'Alnic MC, un grosso mercantile di circa 200 metri.

L'equipaggio, nel frattempo, era riuscito a recuperare gli assetti corretti del timone e della propulsione, ma era troppo tardi; senza che fossero attivate comunicazioni fra queste due unità, né il fischio o sirene per l'avviso di pericolo, il mercantile urtava con la prora il lato sinistro del McCain, aprendo una falla, uno squarcio di 9-10 metri che interessava gran parte dell'opera viva, sotto la linea di galleggiamento.

L'urto violento è stato avvertito nei locali dormitori dei marinai come una vera e propria esplosione, causando la morte di 10 marinai che, ignari, riposavano nei loro alloggi: le navi restavano incagliate per alcuni minuti prima di liberarsi, mentre il McCain provvedeva a chiudere le porte stagne di quei locali, già completamente allagati per controllare la falla ed evitare



L'incidente dell'USS McCain



Rimorchiatori all'opera nella base navale Changi nella Repubblica di Singapore a seguito della collisione avvenuta il 21 agosto 2017 fra l'USS John S. McCain e il mercantile Alnic MC

di mettere a rischio la galleggiabilità dell'intero bastimento.

La storia dello *USS Fitzgerald* è molto diversa: a meno di un giorno dalla partenza dal suo porto di sede abituale di Yokosaka, in Giappone, la nave era in vista di costa verso l'una del mattino, del 17 giugno. Il comandante aveva lasciato la plancia per andare a riposare nel suo camerino, l'ufficiale di guardia in plancia non si era reso conto della notevole vicinanza di un mercantile, il *Crystal*.

Poco prima della collisione altre due navi mercantili si sono avvicinate troppo al *Fitzgerald* ma l'ufficiale in plancia non ha mai modificato la sua rotta, scambiando anche erroneamente il *Crystal* per una di quelle navi già incontrate, pensando che fosse in allontanamento.

Nel tempo necessario per realizzare l'errore cinematico e di valutazione, si è consumata la tragedia: il *Crystal* impattava sul *Fitzgerald* e dozzine di marinai venivano svegliati in modo traumatico da un'onda d'acqua che ha subito invaso quei locali-

dormitori. Di 35 marinai che alloggiavano nei locali colpiti 28 sono riusciti a sopravvivere attraverso una scaletta di fortuna, aiutandosi reciprocamente, mentre 7 non ce l'hanno fatta. Il rapporto attribuisce la



L'USS Fitzgerald danneggiato mentre viene rimorchiato nei pressi della base navale USA a Yokosuka, Giappone, a sud di Tokio (Associated Press/Eugene Hoshik)

collisione alla mancata manovra dell'unità per disimpegnarsi dall'avvicinamento del mercantile, all'errore nel non valutare il pericolo, e all'assenza di qualsiasi comunicazione con il *Crystal*.

I provvedimenti della US Navy

Chi è andato per mare sa bene che la navigazione – specialmente di notte ed in acque ristrette – comporta pericoli di vario genere tanto più oggi in considerazione del fatto che molte navi mercantili hanno personale ridotto all'osso e si affidano quasi ciecamente a sistemi automatici di navigazione, alla disponibilità di radar ed altri strumenti elettronici fra cui l'AIS – Automatic Identification System – che serve a diffondere informazioni sulla propria posizione, rotta e velocità, di per sé assai utile.

Le navi mercantili ne sono dotate, almeno quelle di un certo tonnellaggio, ma sulle navi militari, dove oggi è regolarmente presente, spesso l'AIS viene spento per non svelare la propria posizione e non diffondere informazioni sulla propria unità: anche questa policy di "equilibrio" fra la safety e la security, è destinata a cambiare in esito a diverse disposizioni al riguardo.

Conclusioni, lesson learned e raccomandazioni

La sicurezza marittima impone una rigorosa e impietosa disamina dei fatti occorsi, delle cause e concause che hanno portato a quei



L'USS Fitzgerald subito dopo la collisione con il mercantile filippino Crystal

sinistri, allo scopo non tanto di colpevolizzare eventuali comportamenti ma di estrarre delle considerazioni e delle lezioni da travasare a tutti, onde evitare il ripetersi di simili disastri. **La prima lezione appresa** è che il troppo

impegno e sacrificio insito nel navigare non può far annichire per troppa stanchezza psico-fisica o per una stramba confidenza nelle proprie possibilità, la priorità nel mantenimento di un adeguato

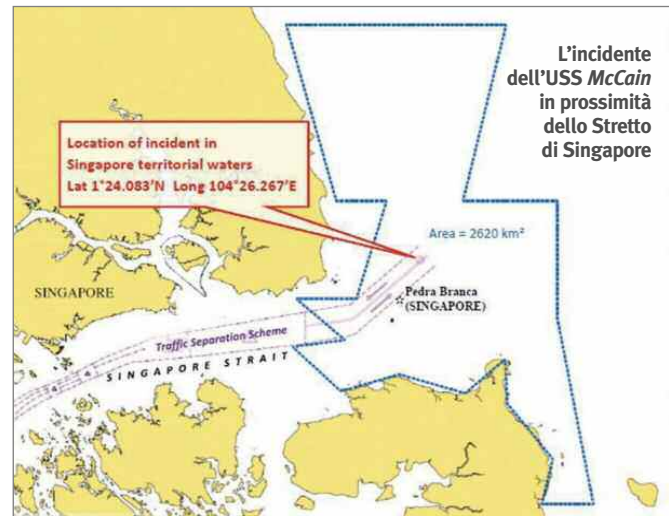
livello addestrativo per i compiti svolti e nella manutenzione degli apparati di bordo, pena l'insorgere di situazioni pericolose per la stessa sicurezza della nave e personale, anche a prescindere dalla importante funzione "combat" che quelle unità svolgono.

La seconda lezione appresa è legata alla mentalità delle attuali generazioni ed alla fiducia quasi esclusiva nei sistemi elettronici ed alla spinta automazione che però, talvolta, possono tradire, creando problemi se non si dispone di riserve più rustiche.

Il radar, l'AIS, ed altri strumenti moderni sono sistemi essenziali per il navigante, ma non possono sostituire il punto nave fatto col compasso e le squadrette, che devono restare un "must" quando si naviga in acque ristrette e quindi rischiose. Non è professionale affidarsi solo alle scatole elettroniche, né tanto meno spegnere l'AIS, soprattutto quando la safety e l'anticollisione diventano primarie su tutto il resto.



Il portacontainer Crystal al largo del Giappone, nei pressi della penisola Izudopo la collisione con il caccia missilistico USS Fitzgerald (DDG-62) avvenuta il 17 giugno 2017 (foto Yomiuri Shimbun)



In sostanza, quando si naviga in acque ristrette o in acque infide e poco conosciute, bisogna tornare all'antico e navigare col supporto dei "Team di precisione", carteggiando con continui rilevamenti e facendo il punto nave senza soluzione di continuità. **La terza**, in qualche misura collegata alle precedenti, riguarda la preparazione e la verifica delle capacità basiche dei singoli, della loro efficacia di lavorare in "team" e del loro livello addestrativo, che non può mai scendere sotto determinati standard, pena rischi inaccettabili in condizioni di avarie ai sistemi di bordo come anche nella normalità. Se a ciò si aggiungono le mancate manutenzioni, collaudi scaduti perché non si è avuto il tempo, o le occasioni per farli, allora il comandante si accolla una grave responsabilità e il livello di rischio sale notevolmente. Da quell'inchiesta emerge che circa il 40% delle navi della Settima Flotta abbia entrambe quelle carenze, professionali e/o manutentive, o di mancati rinnovi ai collaudi. Forse navigare troppo come fa da tempo la US Navy (particolarmente nel Pacifico occidentale per le crisi in atto, quella Nord coreana in specie) con rischieramenti del 70% per mare, è deteriore sia sul piano psico-fisico degli equipaggi sia per rispettare "i minimi" per l'addestramento e le manutenzioni. Ma anche navigare poco, come capita nella nostra Marina, per mancanza di finanziamenti, può portare a serie conseguenze sul piano della sicurezza. Né possiamo accontentarci del solito adagio per cui svolgendo missioni operative nel real world, "ci si addestra, mentre si opera".

Senza nulla togliere a quella parziale verità, dobbiamo ammettere che un conto è addestrarsi con esercitazioni e periodi dedicati, altro è essere coinvolti in missioni reali che non lasciano alcun margine e spazio per la verifica e l'incremento del livello addestrativo dell'equipaggio. Se poi si naviga poco, è evidente che certe capacità di andar per mare si perdono: la nave rischia di diventare una appendice della banchina e i marinai dei terricoli, demotivati e privi di una benché minima professionalità e della motivazione stessa di andar per mare. **La quarta**, anch'essa correlata alle precedenti, riguarda la professionalità degli Ufficiali di guardia in plancia. Chi svolge la guardia in plancia deve avere una notevole esperienza nella navigazione e nel settore dell'anticollisione ed essere in possesso delle diverse certificazioni che lo abilitano a tale compito, di giorno e soprattutto di notte. Egli non può avvicinarsi a meno di 2-3 miglia da un qualunque bersaglio, in quanto basta un minimo errore o anche una modesta avaria propria o delle altre navi limitrofe, per creare situazioni confuse e quasi sempre irreversibili. Da lì, la necessità di avvalersi di quei "team di precisione" quando la situazione lo consiglia, negli stretti o nell'avvicinamento ad ostruzioni o porti, ma anche la inderogabilità di tenersi sempre in franchia di altre navi con una distanza minima di 5000 yard, attivando senza remore di sorta una navigazione di precisione con l'antico, ma sempre valido, uso del compasso, squadrette... e delle vedette. **L'ultimo aspetto, ma non per questo meno importante**, su cui riflettere, riguarda le risorse assegnate per l'addestramento degli equipaggi e l'effettuazione dei collaudi e

delle manutenzioni, cioè i costi ed il budget assegnato per l'Esercizio: vale a dire per il quotidiano funzionamento in sicurezza di quei bastimenti. Nel corso dell'inchiesta, pur se gli scopi non fossero quelli di "cercare il colpevole ad ogni costo", sono emerse responsabilità specifiche e carenze di leadership, sanzionate pesantemente: il comandante della Settima Flotta è stato rimosso, il comandante della Squadra del Pacifico ha chiesto di dimettersi, anticipando il pensionamento, i comandanti delle due unità navali sono stati destituiti dal comando insieme ai loro secondi, oltre a numerosi altri ufficiali imbarcati. Molti hanno pagato per decisioni errate ma il politico che non ha provveduto a tutelarli dando loro le risorse necessarie ne è uscito indenne. Pertanto sarebbe sacrosanto, anche da parte della nostra Difesa e del vertice, valorizzare quelle lezioni apprese facendo proposte e per quanto attiene alla classe politica in particolare della Difesa, tenerne debito conto nell'imminente trasformazione conseguente al Libro Bianco. Voler pervicacemente sostenere che si possono fare le stesse cose, addirittura con maggiore efficienza ed efficacia, con meno uomini e soprattutto meno soldi (nella fattispecie alla voce Esercizio) è un controsenso tanto illogico quanto pericoloso. Non si possono fare "le nozze con i fichi secchi, per risparmiare, sulla pelle del personale". I mal di pancia possono venire alla lunga, con nefaste conseguenze... sperando che non li abbia a soffrire anche la nostra Marina.

L'Italia in Antartide dalla seconda metà del XIX secolo al 1980

Claudio Ressimann

Il 27 ottobre 1985 salpava dal porto di Genova una nave dall'aspetto quanto meno inconsueto con una prora dalla forma singolare, con poche sovrastrutture e con una serie di gru di notevoli dimensioni. Considerato il suo nome (*Polar Queen*) e il suo porto di iscrizione (Bergen) non poteva trattarsi che di una nave polare. La notizia della partenza passò evidentemente inosservata, eppur si trattava per noi italiani di un evento assai importante: l'inizio della prima spedizione antartica nazionale, organizzata dall'ENEA (Ente per le Nuove Tecnologie e l'Ambiente) dopo la ratifica del nostro Paese del Trattato Antartico e l'approvazione della legge 284/85 del "Programma Antartico". Quel giorno vedeva avverarsi il sogno di molti nostri connazionali appassionati ammiratori di quelle terre ghiacciate e sostenitori della necessità di una presenza italiana in un importante territorio di interesse sovranazionale.



Il tenente di vascello Giacomo Bove

I precursori

Pioniere tra gli italiani, certamente, il tenente di vascello Giacomo Bove. Nato a Maranzano, in provincia di Alessandria, nel 1852, fu ammesso alla Scuola di Marina di Genova e nominato guardiamarina nel 1872. Nel biennio successivo fu imbarcato sulla corvetta a ruote *Governolo*, impegnata in una crociera scientifica nelle Indie Orientali, in Cina e in Giappone. Promosso tenente di vascello nel 1876 iniziò la sua carriera di esplora-

tore partecipando nel 1878/79 alla spedizione del prof. Norden-skjöld come ufficiale di rotta della nave *Vega* che salpò da Göteborg il 4 luglio 1878, svernò tra i ghiacci, attraversò lo Stretto di Bering il 20 luglio 1879 e rientrò a Stoccolma dopo avere effettuato il perimetro dell'Asia. Fu proprio questa impresa a far maturare nel giovane ufficiale l'idea di organizzare una spedizione antartica nazionale. Ne studiò i piani col prof. Cristoforo Negri, presidente della Società Geografica Italiana: prevedeva la partenza da Genova, la durata di due anni ed un costo di 600.000 lire da raccogliere mediante una sottoscrizione nazionale. L'iniziativa incontrò una fredda accoglienza e si riuscì di raccogliere soltanto una cifra più modesta, che consentì di organizzare una spedizione in tono minore nella Patagonia meridionale e nell'Isola degli Stati patrocinata dal Governo argentino. Ne fecero parte anche i naturalisti Vinciguerra e Spiegazzini, il geologo Domenico Lovisato ed il sottotenente di Vascello Giovanni Roncagli della Marina Militare. Partita da Buenos Aires il 17 dicembre 1881, a bordo della corvetta *Cabo de Hornos*, la spedizione esplorò l'isola degli Stati, quindi, a Punta Arenas, si trasferì sulla corvetta *San José* con rotta sud, ma la nave affondò il 31 maggio 1882 sulla costa della Terra del Fuoco. Nel biennio 1882/1883 Giacomo Bove tornò in Antartide per studiarvi nuovi insediamenti per gli immigrati: ormai aveva rinunciato definitivamente al suo sogno: morì nel 1887 e sul problema Antartide si stese un silenzio durato oltre un settantennio.

Claudio Ressimann

Giornalista pubblicitario, da oltre trenta anni, è noto al pubblico per la completezza e la meticolosità che riverberano negli scritti. Il suo interesse è soprattutto per la vela, le questioni legate all'ambiente marittimo e la Marina Militare per la quale da anni collabora con la Rivista Marittima.





Il professor Carlo Stocchino con Francesco Solvini sul monte Hewon, a 4000 metri di quota



La nave *San Giuseppe Due* presso la Baia Paradiso

Il secondo dopoguerra

Nel secondo dopoguerra si scatenò la corsa all'Antartide da parte di parecchi Paesi europei e asiatici e fu una gara a costruire basi permanenti. Si pensi che erano già 58 all'epoca dell'Anno Geofisico Internazionale (1957/58) al quale l'Italia partecipò inviando presso la base neozelandese di Scott l'allora tenente di vascello Franco Faggioni per compiere studi di sismologia nell'ambito del New Zealand Antarctic Research Program. Nello stesso periodo (1959) altri due italiani furono attivi in quelle zone: il prof. Silvio Zavatti, direttore del Muso Polare di Macerata, il quale con l'alpinista Giorgio Costanzo esplorò l'isola di Bouvet. Una iniziativa modesta cui seguirono, tra il 1968 e il 1977, tre spedizioni organizzate presso la base di Ross dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, con l'appoggio del governo neozelandese. Ne fecero parte tra gli altri un idrografo della Marina Militare, il capitano di vascello Enrico Rossi, il prof. Aldo Stocchino e l'alpinista Water Bonatti.

Nel 1975 l'esploratore Renato Chiappero e un altro ufficiale della Marina Militare, il capitano di fregata delle Armi Navali Flavio Barbiero, organizzarono una spedizione composta da 15 tra scienziati e guide alpine, per la quale venne noleggiata la nave norvegese *Ring Mate*. Raggiunta l'Admiralty Bay furono sbarcati i materiali con cui fu costruita una base (intitolata a Giacomo Bove) capace di ospitare 8 persone. Quindi vennero effettuate osservazioni scientifiche nel Gerlache Strait. Il *Ring Mate* ritornò in Italia nel marzo 1976. Lo stesso Flavio Barbiero nell'inverno 1977/78 tentò di raggiungere la Terra di Graham con un mezzo a dir poco eccezionale: un battello pneumatico lungo 8,5 metri spinto da due fuoribordo Diesel da 16 cavalli. La spedizione, diretta dal com.te Mario Valli, partì dall'Italia via aerea il 27 dicembre 1977. A Punta Arenas, il gommone dette inizio alla navigazione ma fu costretto a rinunciare alla traversata dello Stretto di Drake per avarie di vario genere. Il gruppo ne approfittò per visitare la base argentina Teniente Jubani e quella russa Bellinghausen: in tale occasione fu doloroso constatare che la base



L'ammiraglio Flavio Barbiero

Giacomo Bove era stata smantellata da ignoti. Da segnalare anche le due spedizioni effettuate sotto l'egida della Lega Navale Italiana nel 1969/1981 dal com.te Giovanni Ajmone-Cat a bordo del motoveliero in legno lungo 14 metri *San Giuseppe Due*, prima nave battente bandiera italiana in Antartide. Di importanza "storica", infine, la prima spedizione ufficiale (1985/86) a bordo della *Polar Queen* coordinata dal prof. Carlo Stocchino, costata otto miliardi di lire e finanziata con i fondi del "Programma di ricerche in Antartico". Quelle citate sono solo alcune delle personalità protagoniste di imprese scientifiche, ma non sono le sole ad avere operato nelle zone artiche: occorre infatti aggiungere i nomi di numerosi scienziati, alpinisti ed esploratori i quali hanno contribuito a tenere desto nell'immaginario collettivo nazionale un sia pur tiepido interesse per le vicende antartiche.



Il comandante Giovanni Ajmone-Cat al timone del *San Giuseppe Due*

L'adesione al TA

L'adesione al Trattato Antartico, ratificata dall'Italia il 18 marzo 1981, segnò l'inizio delle spedizioni ufficiali e l'esigenza di realizzare una base permanente.



L'*Italia* è stata sia una nave da carico generale sia oceanografica, utilizzata per il supporto logistico alle esplorazioni antartiche italiane. Dal 24 giugno 2017 è in demolizione



La nuova spedizione italiana in Antartide

Adele Irianni

Cinquanta progetti di ricerca su ecosistemi e clima e 210 tra tecnici e ricercatori nazionali e internazionali saranno i protagonisti della XXXIII Campagna estiva del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), che è partito ufficialmente il 19 ottobre 2017 con l'apertura della stazione "Mario Zucchelli".

La Campagna 2017-18, finanziata con 23 milioni di euro dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e attuata dall'ENEA per gli aspetti logistici e dal CNR per la programmazione e il coordinamento scientifico, avrà una durata di 4 mesi e vedrà la partecipazione di ricercatori che svolgeranno attività di

ricerca anche presso altre basi antartiche, nel clima di collaborazione internazionale che caratterizza la scienza in uno dei luoghi più remoti della terra. Per realizzare le attività di ricerca, gli scienziati e i tecnici, con indosso le famose tute rosse, si confronteranno con le difficili condizioni ambientali, sfidando forti raffiche di vento, temperature vicine ai -50°C (che si registrano in questo periodo nella stazione italo-francese di Concordia nel cuore del continente a 3.300 metri di quota), la diminuita disponibilità di ossigeno per l'altitudine e le alterazioni del ciclo circadiano legato all'alternanza giorno-notte a causa della presenza ininterrotta della luce solare durante l'intera giornata.

Adele Irianni

Lavora per l'ENEA dal lontano 1982. Dal 1998 approda al "Progetto Antartide" (ENEA Centro Ricerche Casaccia). Ha fatto recentemente parte della commissione per l'ospitalità dei giornalisti in Antartide per il PNRA (Programma Nazionale di Ricerche in Antartide). Nel 2000 lancia il programma denominato "Adotta una scuola dall'Antartide" che offre la possibilità ad insegnanti e studenti di collegarsi in videoconferenza con un partecipante (e/o altri ricercatori e tecnici) alla spedizione. Ad oggi sono più di 50 gli istituti che vi aderiscono. Nel 2001 è in Antartide al seguito della XVII spedizione italiana presso la stazione italo-francese "Concordia".



In arancione le nazioni che al 2016 avevano almeno una stazione di ricerca in Antartide

Dopo un volo di oltre 8 ore dalla Nuova Zelanda, i primi 17 partecipanti alla missione sono arrivati alla stazione antartica statunitense "McMurdo"; da qui hanno raggiunto la base italiana "Mario Zucchelli" sul promontorio di Baia Terra Nova, atterrando sul ghiaccio del Mare di Ross. Il capo spedizione Alberto Della Rovere, tecnici specializzati dell'ENEA, personale delle Forze Armate addetti alla sala operativa, piloti di elicottero, un medico e un cuoco provvederanno al "disgelo" della base rimasta chiusa durante il lungo inverno australe quando le temperature, "più miti" sulla costa, scendono fino a -40°C. Prima dell'arrivo degli altri componenti della spedizione, questa "avanguardia" si occuperà della preparazione di una pista di atterraggio più adeguata sul mare ghiacciato e del ripristino della "connettività" nella base, quest'anno particolarmente innevata.

Non c'è campo scientifico, dall'ecologia alla medicina, dall'astronomia alla farmacologia, che non si avvantaggi delle scoperte effettuate in questo eccezionale laboratorio ghiacciato. Unico continente riservato interamente alla scienza, l'Antartide è uno dei motori del sistema climatico del nostro pianeta, una vera e propria enciclopedia aperta sotto gli occhi degli studiosi.

Quest'anno, tra le numerose attività di ricerca, gli scienziati tenteranno di individuare nuovi batteri antartici, fonte di innovative molecole che verranno testate in vitro e utilizzate come coadiuvanti per l'attivazione del sistema immunitario umano. Continuerà lo studio delle profondità della calotta antartica per determinare il sito ideale di perforazione nel tentativo di risalire alla composizione dell'atmosfera fino a 1 milione e mezzo di anni fa. Proseguiranno gli studi, anche con tecnologie marine avanzate, di due specie chiave dell'ecosistema marino antartico, ovvero l'Antartic Silverfish e l'Antartic Toothfish, anche nell'ambito della recentemente costituita Area Marina Protetta del Mare di Ross, la più estesa del pianeta con i suoi 1,55 milioni di chilometri quadrati.

Proseguirà, inoltre, l'ambizioso progetto italiano della realizzazione di un'aviopista su terra nel sito di Boulder Clay, che diventerà un punto di riferimento anche per le basi vicine e sarà di fondamentale importanza per l'autonomia aerea del PNRA anche dopo la rottura del pack.

Dalla stazione "Mario Zucchelli" partirà il personale che aprirà la campagna estiva nella stazione italo-francese Concordia a Dome C sul plateau antartico, dando il cambio ai 13 "Winter Over" (7 italiani del PNRA, 5 francesi dell'Istituto polare francese *Paul Emile Victor* e 1 medico dell'Agenzia Spaziale Europea), rimasti isolati nella base per i nove mesi della campagna invernale, durante i quali si sono toccate temperature di -80°C. Presso la stazione Concordia sono previsti osservatori, studi e ricerche nei settori della glaciologia, chimica e fisica dell'atmosfera, astrofisica, astronomia, geofisica e biomedicina.

La Stazione italo-francese Concordia

Situata nel sito di Dome C (75°06' S, 123°21' E) è stata costruita sul plateau antartico a 3.233 m di altitudine. È aperta tutto l'anno. Dal 8/9 di novembre fino alla prima decade di febbraio ospita i partecipanti (tecnici e scientifici) della campagna estiva; poi un piccolo gruppo di persone rimane in completo isolamento per nove lunghi mesi per proseguire le attività durante l'inverno polare.

L'Istituto Polare francese (IPEV) e il Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA) hanno siglato nel 1993 un accordo di cooperazione per l'attuazione dei programmi comuni di ricer-



ca scientifica e tecnologica per la gestione di Dome C, considerato il sito per eccellenza per i futuri studi di astronomia e astrofisica, scienze dell'atmosfera, scienze della Terra, biologia e medicina, telerilevamento.

Il campo estivo copre un'area di 1.890 m² dei quali 1.124 m² locali caldi mentre i rimanenti sono laboratori freddi e magazzini.

La Stazione Concordia è costituita da 2 edifici cilindrici uniti da un passaggio coperto.

Ogni cilindro (diametro 18,5 m, altezza 11 m) ha 3 piani per 250 m² di superficie utile. L'altezza totale dal suolo (o meglio, dal ghiaccio) supera i 14 m, poiché ogni struttura (200 t in totale) poggia su 6 grandi piedi di ferro.



La Stazione Mario Zucchelli, la stazione italo-francese Concordia e la francese Dumont d'Urville distano oltre 1000 km l'una dall'altra



Il sito di Dome C. Al centro i 2 cilindri della Stazione Concordia



Un elicottero presso la stazione Mario Zucchelli nella baia di Terra Nova



Un convoglio (traversa) fra Cap Prud'homme - Concordia

La Stazione può ospitare fino a 16 persone nella stagione invernale e 34 nella stagione estiva (più 26 nel campo estivo, 16 nelle tende e 6 nello shelter Rebusco).

L'edificio principale si compone di 19 container ISO20 montato su slitte e diviso in 4 zone:

- **notte** (dormitorio ed infermeria), con capacità di alloggio per 16 persone (7 ISO20);
- **giorno**, per mensa e servizi (8 ISO 20);
- **ufficio**, sala radio e deposito viveri (4 ISO20);
- **centrale**.

A supporto delle attività logistiche ci sono tre grandi tende (due officina e una falegnameria). Altre due grandi tende sono dedicate alle attività sociali ricreative e ad uffici.

Ci sono poi cinque tende dormitorio e un caravan, attrezzato con cucina, servizi igienici e centrale elettrica.

A completamento delle strutture disponibili sono presenti:

- quattro tende magazzino;
- una tenda per la perforazione profonda della calotta antartica;
- un laboratorio freddo per analizzare i campioni di carote;

- un locale freddo per conservare le carote;
- un laboratorio caldo per analisi chimiche;
- un garage sotterraneo utilizzato per ricovero mezzi nel periodo di inverno australe;
- un container con docce e bagni;
- un container per compattare i rifiuti;
- diverse strutture per immagazzinare cibo, vestiari, acqua, attrezzature e carburante.

Sono disponibili 2 impianti HF e 27 VHF principali e portatili per il sistema di telecomunicazioni, inoltre 8 sistemi satellitari Immarsat e Iridium assicurano possibilità fax, telex, voce, e-mail. Il sito di Dome C è raggiungibile tramite aereo leggero Twin Otter con un tempo di volo di circa cinque ore e mezza e carico massimo di circa 1.000 kg o tramite convoglio di mezzi cingolati (traversa), con un tempo di viaggio di circa dodici giorni variabile in funzione delle condizioni meteo e dell'innevamento della pista; i convogli vengono utilizzati per trasportare materiale pesante e ingombrante.



Foto di gruppo per alcuni partecipanti all'interno della "Sala Ametista" in occasione dell'Assemblea Generale del 30 settembre

La Crociera ANMI 2017

Maurizio Brescia
Segretario del Gruppo di Savona

Un appuntamento ormai tradizionale, atteso da molti e sempre occasione per rinsaldare tra i Soci il senso di appartenenza alla nostra Associazione: questa è la crociera organizzata annualmente dalla Presidenza Nazionale, giunta nel 2017 alla sua quinta edizione.

Dopo l'esordio di questa iniziativa nel 2013, ogni anno - verso la fine dell'estate - la partecipazione alla crociera è diventata una consuetudine (una piacevole consuetudine!) per tanti tra noi: tuttavia, più che di consuetudine è forse meglio parlare di un momento aggregante che consente di rinsaldare legami di amicizia personale, di vivere momenti di tranquillità e spensieratezza insieme ma che, soprattutto, rafforza e consolida il legame tra i Soci, l'Associazione e la Marina Italiana di ieri e di oggi. Un legame, quest'ultimo, che non viene mai meno e che vive con la crociera il culmine di quelli che per tanti Soci sono la quotidiana

dedizione alle nostre attività, il fare riferimento a valori che vanno preservati e il ricordo dei caduti della Marina italiana in tutti i mari del mondo.

Avviato nel 2016 con la crociera in Adriatico un positivo rapporto con la Compagnia MSC, la collaborazione è proseguita anche nel 2017: con partenza da Genova, i Soci si sono ritrovati a bordo della *MSC Magnifica* il 29 settembre e, dopo la partenza nel pomeriggio e una giornata di navigazione, hanno raggiunto Malaga, sulla costa meridionale della Spagna mediterranea, il 1° ottobre. È stato un piacevole ritorno in questa bella e storica città iberica, già meta di una tappa della crociera del 2015, con la visita del centro cittadino, della cattedrale, del castello e delle vie del centro ricche di storia, attività e attrazioni turistiche.

Un momento della sempre commovente cerimonia dell'ammainabandiera a bordo della *MSC Magnifica*, in uscita dal porto di Marsiglia il 7 ottobre 2017



Benedizione della corona prima del lancio a mare in ricordo di tutti i caduti della Marina italiana



Con una conferenza sulle battaglie di "Mezzo Giugno" e "Mezzo Agosto" sono state ricordate due tra le più significative azioni complesse portate a compimento con successo dalla Regia Marina nel corso della seconda guerra mondiale

Passato lo stretto di Gibilterra, il 2 ottobre è stata la volta di Casablanca, città importante del Marocco nota a tanti anche per l'omonimo film interpretato da Humphrey Bogart e Ingrid Bergman e punto di partenza per visitare i capoluoghi storici e artistici dell'interno, primo fra tutti Marrakech.

Un altro giorno di navigazione ci ha portato a Lisbona il 4 ottobre, e la capitale lusitana ci ha accolti con una splendida giornata di sole (che, peraltro, non è mai mancato nel corso di tutta la crociera) in tutto il suo splendore di arte e di vita, a cavallo tra Europa e Atlantico in un mix di storia, cultura, arte e gastronomia che, raramente, caratterizzano in modo così positivo una meta turistica ricca di fascino e, al tempo stesso, vivibile e godibile da parte di quanti vi fanno scalo.

Ancora un giorno di navigazione, con il rientro in Mediterraneo attraverso Gibilterra, e siamo giunti a Barcellona, altra meta dal grande significato storico e artistico e città dal grande impatto emotivo su quanti la visitano: dalla caratteristica *rambla* alla cattedrale, dalle immaginifiche creazioni architettoniche di Antoni Gaudì alla vita che scorre frenetica ma piacevole in ogni via del centro cittadino. A discapito di recenti eventi terroristici e di pulsioni indipendentistiche, Barcellona e la Catalogna si sono mostrate nel loro tranquillo ma più che vivo splendore, e i soci dell'ANMI hanno potuto beneficiare di una visita "dedicata" della città che li ha portati anche all'importante museo navale, ove è custodita una splendida riproduzione in scala 1:1 della "Galea Real", nave ammiraglia di Don Giovanni d'Austria alla battaglia di Lepanto del 1571.

Lasciata Barcellona il 6 ottobre, la crociera ha iniziato a volgere al termine e - dopo lo scalo a Marsiglia - la *MSC Magnifica* ha raggiunto Genova l'8 ottobre per lo sbarco di tutti i Soci e l'auspicio di poterci ritrovare nuovamente insieme per la crociera del 2018.

Come sempre, le attività a bordo specificatamente organizzate per i membri della nostra Associazione sono state varie e molteplici: è solo mancato, appena usciti dal porto di Genova, l'ormai tradizionale incontro con un'unità della Marina Militare ma tutti, in quanto uomini di mare che abbiamo ben presenti le esigenze della nostra Marina, abbiamo compreso la situazione e abbiamo comunque rivolto ai nostri "colleghi" in servizio il

miglior augurio per proseguire in un'attività che - oggi più che mai - costituisce un asset fondamentale della presenza italiana nel Mediterraneo e in altri mari, di grande importanza strategica, politica ed umana.

Come sempre, i momenti più significativi, emozionali e commoventi sono stati quelli delle nostre cerimonie: il lancio di due corone a mare, una in ricordo di tutti i caduti della Marina italiana ed un'altra specificatamente dedicata agli uomini dei mezzi d'assalto e della X^a Flottiglia Mas che caddero nelle acque di Gibilterra, hanno costituito il "culmine morale" della crociera e ci hanno visti tutti riuniti sul "ponte 3" della *MSC Magnifica*, attorno al Presidente Nazionale ammiraglio Paolo Pagnottella che, con poche e commoventi parole, ha ricordato il sacrificio e l'esempio di quanti ci hanno preceduto, spesso perdendo la vita per l'Italia e per la nostra Marina.

Infine, per il quarto anno consecutivo, chi scrive queste note ha avuto il piacere di collaborare con la Presidenza Nazionale, e in particolare con l'ammiraglio Pagnottella e l'amico Gianni Milano (vulcanico ed efficientissimo *trait d'union* tra l'Associazione, la Compagnia e il comando di bordo), nell'organizzazione di un ciclo di conferenze che - fa piacere rilevare - hanno avuto come sempre buon successo. A soggetti tradizionali e già trattati in passato (dagli attacchi dei mezzi d'assalto a Gibilterra all'impiego dei nostri battelli in Atlantico), quest'anno sono stati aggiunti elementi nuovi e collegati ai luoghi visitati o di fronte ai quali ci ha portato la nostra navigazione: dalla "Beffa di Tangeri" che vide protagonisti i sommergibili *Bianchi* e *Brin*, alla violazione della rada di Algeri da parte del sommergibile *Ambra* del comandante Arillo, alla presenza della Regia Marina nell'Africa coloniale italiana, con anche un incontro "internazionale" dedicato alla battaglia di Trafalgar dell'ottobre 1805.

L'appuntamento per il prossimo anno è ormai già stabilito, e tutti ci ritroveremo - ad un anno esatto di distanza - a bordo della *MSC Poesia* che, il 29 settembre 2018, lascerà Venezia alla volta di una nuova crociera in Adriatico per celebrare il centenario della vittoriosa conclusione del primo conflitto mondiale ma, soprattutto, per rafforzare una volta di più l'indissolubile legami di chi, una volta stato marinaio, è "... marinaio per sempre".

Dalla penna sul cappello al solino azzurro e basco verde

Antonio Della Bruna
Socio del Gruppo di Pinerolo

Sono nato a Fiume nel lontano 1929. Una bella città la mia Fiume, contornata dal mare profondo del Carnaro, e le cornici delle isole di Cherso e Veglia a Ovest, il Monte Maggiore alto e massiccio a Nord e, infine, le colline alle spalle della città nella cui valle scorre L'Eneo, il fiume che separa l'Italia dalla Jugoslavia di Tito.

Nel 1944 la guerra era al massimo della sua intensità, sulla nostra città si accanivano intensi bombardamenti mentre le orde di Tito premevano ai confini del Paese. Frequentavo il terzo anno dell'Istituto Tecnico Industriale, in quel periodo, ma dovetti interrompere la scuola. I tedeschi che governavano la città, dopo il '43, inquadravano tutti gli uomini non impegnati in compiti di guerra; nella organizzazione TODT erano esentati solo coloro che lavoravano nelle industrie belliche. Gli uomini compresi nell'età dai 14 ai 60 anni e le donne dai 16 ai 40, erano obbligati a lavorare in questa organizzazione pena l'arresto e la deportazione. Queste persone venivano impegnate nella costruzione di opere di difesa nell'immediato retroterra. In gruppi di circa 15, tra uomini e donne, venivano affidati ad un militare tedesco, anzianotto, che accompagnava e sorvegliava il gruppo nelle zone dei lavori. Si scavavano trincee o gallerie, usando esplosivi sulla roccia carsica, oppure bisognava tagliare alberi nei boschi per ricavare tronchi con cui coprire le trincee scavate. Insomma lavori faticosi che nessuno di noi aveva mai fatto prima.

Uscendo da casa, percorrevo 5 km in salita per raggiungere il posto di lavoro alle 7 del mattino. Dopo l'appello ci consegnavano una piccola pagnotta di pane nero e un cucchiaino di marmellata che mettevano nella parte piatta della pagnotta, quindi il capogruppo, il nostro si chiamava Otto, ci portava sul posto di lavoro assegnato. Ci venivano consegnati gli attrezzi da lavoro, una mazza di 5 kg, nel mio caso, per battere su uno scalpello lungo un metro o più e ricavare un fornello per mina. Tra fatiche sempre più dure, con poco cibo e mal vestito, mi fu molto duro quel periodo e quando i partigiani slavi (le truppe di Tito) iniziarono a fare incursioni nei boschi dove lavoravamo uccidendo il tedesco che accom-



pagnava i gruppi oltre a coloro che si rifiutavano di unirsi alle loro forze, decisi che non volevo fare quella fine. Preferivo combattere per il mio Paese! Cercai quindi di arruolarmi nelle formazioni combattenti di stanza a Fiume ma, dopo diversi tentativi presso vari reparti delle forze armate e relativi rifiuti, fui accolto dal reparto di Alpini della Julia dislocati a Santa Caterina, una delle colline sopra alla città. Da quel giorno fui dispensato dal servizio alla TODT e dai vincoli con i tedeschi.

Trovare la divisa non fu semplice; non c'era la mia misura, in larghezza ma alla fine riuscirono a vestirmi. Con grande sorpresa trovai anche il mio amico d'infanzia e coinquilino di fabbricato Gianni Latriglia. Aveva la mia età, anche lui sottrattosi alla TODT nella stessa maniera. Ero fiero della divisa e del cappello da alpino sulla testa. Alloggiavamo in una piccola caserma che ospitava la 1ª compagnia della 3ª divisione Costiera da Fortezza. Circa 100 uomini 4 dei quali erano ragazzi 15enni come me.

Dopo pochi giorni, era il mese di Febbraio, iniziarono le scaramucce con i titini che aumentarono a mano a mano che le loro forze ingrossavano. Sulla parte del fronte che ci riguardava, avevamo una intera divisione, aumentata in seguito da una parte della divisione Garibaldi, costituita da reparti misti di fuggiaschi e disertori, soprattutto italiani.

Il giorno 18 Aprile la caserma fu circondata da reparti tedeschi che piazzarono mitragliatrici in ogni angolo. Il Cap. Mansa, tramite un reparto di alpini "fidati" della 2ª Compagnia, di stanza a Drenova (località vicina), chiamati di rinforzo, fece radunare il Reparto privo delle armi ed equipaggiamento, che aveva fatto lasciare in camerata. Quindi dopo una veloce

selezione, uno per volta 56 militari furono chiamati nell'ufficio del Capitano, tra questi anche noi ragazzi volontari.

Il Cap. ci chiese se eravamo intenzionati a continuare il servizio ed a combattere per la difesa della città, o altrove se fosse necessario. Quelli che risposero negativamente, seguirono la sorte del grosso della compagnia sui camion. Tra costoro anche diversi graduati tra i quali un tenente molto conosciuto, si chiamava Sperber. Il tenente fu portato immediatamente nella caserma Diaz e fucilato nel cortile della stessa.

Tutto ci fu spiegato in seguito, dai capi plotone. Il tenente si era messo d'accordo con gli slavi per consegnare loro l'intera compagnia in cambio dell'immunità per tutti. Sperber era uno degli ufficiali più attivo nell'operare con rastrellamenti ed altre azioni contro i reparti partigiani, nelle zone boschive della Regione. Per fortuna e sua lealtà, il tenente si assunse tutta la responsabilità della vicenda, risparmiando altre vittime. Dopo questa vicenda rimanemmo in 36 e, subito ad ognuno, fu assegnato un diverso posto di combattimento nelle postazioni più importanti tra quelle rimaste sguarnite. Io avevo 15 anni. Mi trovai con un piccolo mortaio da 45 ed un mitragliatore Breda, in una postazione a metà della stradina sterrata che portava alla sponda dell'Eneo. Una roccia alta circa 50 cm e qualche sacchetto di sabbia ai lati, era tutto il riparo a mia disposizione. Il tradimento, la selezione, tutto pareva assurdo, ma era così e la realtà drammatica non ci dava tregua.

Il giorno dopo, 19 Aprile 1945, un attacco aereo a bassa quota interrompe il discorso del Capitano Mansa mentre, durante un momento di calma dei combattimenti, eravamo

radunati nella pineta. Mansa era intento a spiegare la grave situazione bellica in cui ci trovavamo quando gli aerei, tre caccia inglesi, notai dai colori sotto le ali, attaccarono a bassa quota, quasi rasentando le cime dei pini. Fuoco di mitragliera e bombe a grappolo spazzarono la pineta.

Alessandro Kramberger, mio coetaneo e amico, cadde a due metri da me, si era riparato, come avevo fatto io, dietro al tronco di un pino poco distante. Non fu fortunato, la bomba esplose tra i due alberi, lui fu colpito e quasi dilaniato, io solo lievemente ferito, più che altro da schegge di pietre, mentre lui era agonizzante nella buca scavata dall'esplosione. Morì mentre lo portavano all'ospedale. Rebutta Giorgio, quasi nostro coetaneo, era poco più in basso nella pineta, anche a lui fu colpito a morte. Altri due ragazzi furono feriti non gravemente. Rimasi molto scosso ma non ebbi molto tempo per pensarci; gli eventi si susseguirono intensi e brutali nei giorni seguenti in maniera da assorbire tutta la nostra attenzione. Combattimenti intensi, per fortuna, nonostante fossero in soprannumero in modo esorbitante, i titini non sfondarono da noi. Le postazioni tenevano bene. La fine giunse il 27 dello stesso mese, quando il Cap. Mansa chiamò noi ragazzi e ci invitò a tornare a casa mentre il resto del plotone avrebbe cercato di ripiegare a Trieste. Seppi in seguito che furono fortunati, si salvarono tutti.

Quindi avvenne l'occupazione da parte degli

straccioni titini insieme ad un'accozzaglia di gente di paesi diversi, disertori o comunisti di comodo, serbi, croati e così via.

Mio padre, maresciallo magg. dell'Esercito, dovette rimanere nascosto in casa di una zia, per evitare brutte sorprese... ed evitare denunce. In città, isolata dal resto del paese, centinaia di persone sparivano nel nulla ogni giorno. Finivano nelle foibe del Carso o in fondo al mare. L'OZNA, la polizia slava, colpiva anche se solo un alito di vento sussurrava un nome. Grazie ad una persona che mia madre conosceva, fin da quando erano bambini, ottenne due permessi per lasciare la città e recarsi in Friuli a cercare viveri, come la popolazione fiumana faceva per rimediare alimenti introvabili in città. Si scambiava il sale, che all'interno del Paese mancava, con farina, patate, lardo, fagioli ed altro.

Pochi giorni dopo in una sera di agosto papà partì con due dei figli più piccoli, eravamo otto fratelli, e con un treno di fortuna evitando brutti incontri, lasciò Fiume per passare il confine provvisorio di Cesane ed entrare nella zona occupata dagli alleati anglo-americani. Il mattino seguente, io mamma e i rimanenti cinque fratelli, l'ultimo di soli sei mesi, prendemmo un treno merci usando il secondo permesso, non portavamo nulla con noi, solo la maglietta e i calzoncini corti per evitare di essere notati.

Iniziosi così il travaglio di un viaggio verso l'incerto. Per 15 giorni, in parte su treni o camion

di fortuna, organizzati non so bene da chi, forse la Croce Rossa, ci portarono in vari campi di smistamento. Tendopoli con pagliericci per la notte, solo a Trieste fummo ospitati in una scuola dove ci fu possibile dormire sulle brandine militari. Il cibo veniva consegnato al capofamiglia dentro gavettoni, o barattoli vari di fortuna. Tralascio il resto del viaggio fino a Napoli, cito solo Bologna, città dove ci fu impedito di scendere dai vagoni merce con i quali eravamo arrivati, da un'orda di persone con bandiere rosse che urlavano: via i fascisti, tornate a casa vostra ed altre cose peggiori. Ci fu impedito anche di prendere dell'acqua dalle fontanelle della stazione.

Proseguimmo il viaggio in treno e dopo qualche giorno tribolato raggiungemmo Napoli. Qui papà decise di fermarci. Fummo ospitati in un campo che già ospitava profughi, era costituito da baracche che avevano ospitato i militari americani, in legno e lamiera, a Capodimonte, nel parco della Reggia Reale. Un posto stupendo ma non altrettanto erano i nostri alloggiamenti. Le baracche vuote, senza alcun comfort, nulla per dormire e per il resto. Ci arrangiammo in pochi giorni e, mentre mio padre si recava ad Avellino presso il Distretto Militare, per sollecitare un eventuale reintegro nell'esercito, noi rimanemmo nel campo per... tre anni!

La fame è il ricordo più ricorrente di quel periodo. Mi arrampicavo sugli alberi per tagliare i rami secchi, che portavo a casa per il fuoco. Inoltrai domande di arruolamento presso ogni corpo militare, nell'esercito, nei carabinieri, in marina e non so più dove altro per cercare una soluzione. Attesi fino a febbraio del 1949, prima di ricevere la chiamata per recarmi a Taranto. Visita medica OK, vestizione, prove motorie e psicotecniche OK. Ci portarono alle Scuole CEMM a San Vito, categoria Cannoniere PM (puntatore mitragliere). Iniziai il corso con ardore fino alla licenza di Natale. Andai prima da Gaetano, il mio più caro amico, per qualche giorno, il quale abitava ancora nel campo profughi; poi a casa mia.

A Natale mi ammalai: il medico militare, chiamato da mio padre disse che si trattava di tifo. C'era una epidemia nel meridione, morirono migliaia di persone. La mia fibra robusta ebbe la meglio, rinforzata dalla volontà. Me la cavai con 20 giorni d'ospedale sempre con il timore addosso di perdere gli esami di fine corso. Tra la licenza, la degenza e la convalescenza mancavano quasi tre mesi dalle Scuole. Visti i miei precedenti, il Direttore del Corso Ten. Di Vasc. De Benedetti, decise che mi avrebbe fatto fare l'esame per ultimo, dandomi così altri 15 giorni di tempo per studiare. Fu generoso e ne approfittai bene. Promosso!

Antonio Della Bruna

Primo imbarco su Corazzata Andrea Doria fino al Marzo del 1951 quale capoarma di una binata da 20mm e armamento di una torre da 320mm.

Secondo imbarco su nave *Sesia* (dove apprende veramente come deve essere un marinaio a bordo di una piccola unità) e poi il trasferimento via nave negli USA destinati a prendere in consegna le Cannoniere tipo Alano. La sua barca era il *Molosso* e capo arma delle molte mitragliere di bordo, da due calibro 13mm, alle binate da 20mm oltre a due postazioni binate da 40/56 ed una singola a prora. Durante il rientro in Italia le cannoniere affrontano l'uragano *Anna*. Imbarca sul gemello *Bracco* e subito dopo fa domanda per far parte degli Arditi Incursori. Indossa il basco verde da operatore classificandosi 2° su sedici brevettati. Rimane in corsore fino al grado di 2° Capo e fa la vita che aveva scelto. È un operatore abilitato all'uso di apparecchi di respirazione, aria e ossigeno. Partecipa a diverse gare di caccia sub nel campionato civile FIPS. Nella gara Nazionale Militare che si svolge a La Spezia, presenti rappresentanti di tutte le Forze Armate, sbaraglia tutti vincendo le tre specialità: vincitore assoluto, gara di squadra e dicategoria. Tre medaglie d'oro, tre coppe e altri numerosi trofei.

Ha preso congedo dalla Marina nel dicembre del 1963 dopo la nascita del terzo figlio quando le responsabilità famigliari avevano posto limiti psicologici alla sua attività di Ardito Incursore. Ma con tanta nostalgia nel cuore e nella mente è ancora in Marina.



STATO D'ALLARME

La guerra navale nell'era atomica secondo Hollywood

Giuliano Da Frè - Socio del Gruppo di Monza

Negli ultimi anni (1), su queste pagine ci siamo occupati di alcuni film di guerra navale, che vedevano nel... cast dei protagonisti navi reali, talvolta simili a quelle coinvolte nelle vicende narrate, in qualche caso le stesse. Si trattava di vicende reali (la battaglia di Rio de la Plata, in un piccolo gioiello firmato nel 1956 da Michael Powell, e la caccia alla *Bismarck*, in una celebre pellicola del 1960) portate sullo schermo con grande abilità, e con un buon grado di precisione, fatte salve le licenze narrative, e qualche errore materiale



Finzione, realtà, e sguardi sul futuro

Nel 1965, tuttavia, nella lista dei film di guerra navale, fece irruzione la Guerra Fredda. Non era ovviamente la prima volta. Vicende belliche successive al 1945 e a sfondo navale erano già state trattate in film ambientati nella Guerra di Corea (primo fronte caldo del confronto est-ovest), uno su tutti *I ponti di Toko-Ri*, del 1954. In un caso, la trama di *L'ultima spiaggia*, film del 1959, narrava una storia post-guerra nucleare, col mondo sull'orlo della fine, e un sottomarino nucleare americano impegnato nella (vana) ricerca di una via di scampo per ciò che restava dell'umanità.



In *Stato d'allarme* (*The Bedford Incident* l'icastico titolo originale, anche del romanzo pubblicato da Mark Rascovich nel 1963) (2), una trama quasi simbolica della possibile apocalisse nucleare, si intreccia a una storia molto spesso apparsa al centro di film di guerra navale: una sfida tra un sommergibile e una nave di superficie impegnata in un'azione antisom. Tema classico, si pensi allo straordinario *Duello nell'Atlantico*, di cui parleremo in un altro articolo.

In questo caso, lo scenario è uno degli scacchieri della Guerra Fredda sul mare: lo stretto di Danimarca, uno dei passaggi del cosiddetto "GIUK Gap" (acronimo che indica le regioni lambite: Groenlandia, Islanda, Regno Unito-UK) attraverso i quali già durante la Seconda guerra mondiale transitavano gli U-boote e i raiders di superficie tedeschi, e poi "riscoperto" negli anni '50 dai sovietici. In pattugliamento lungo lo stretto, in posizione avanzata rispetto alle difese NATO in Atlantico, è impegnato il cacciatorpediniere lanciamissili americano *USS Bedford*: una nave classe "Farragut" al comando di un abile capitano di vascello: l'energico, determinato, ma tormentato, Eric Finlander (interpretato da Richard Widmark). Nel film, Finlander viene descritto come un professionista di prim'ordine anche da chi ha molti dubbi sulle sue capacità di giudizio. Durante la crisi di Cuba del 1962 (il film colloca la storia un anno più tardi) Finlander viene accreditato come il comandante che aveva costretto un sommergibile sovietico a emergere prima di raggiungere l'isola. Un episodio reale, quest'ultimo: ne riparleremo.

All'inizio del film, Finlander - scottato dal fatto che alcune sue dichiarazioni eccessivamente bellicose fatte in tv dopo la crisi cubana gli fossero costate la promozione ad ammiraglio - è sulle tracce di un sommergibile convenzionale sovietico che cerca di saggiare le difese occidentali, quando sulla nave vengono sbarcati da un elicottero un giornalista di idee liberal, Ben Munceford (Sidney Poitier), e un maggiore medico della riserva, Chester "Johnny"

Potter (Martin Balsam). Finlander, che ha scarsa simpatia per medici e riservisti, relega senza troppi complimenti Potter in infermeria, dove tre paramedici si sono specializzati nell'analisi dell'immondizia navale. Ma non si tratta di uno scherzo: il piccolo laboratorio permette di capire se navi sovietiche hanno lasciato traccia del proprio passaggio e quando, gettando in mare bucce di patate e altri residui alimentari. Tra il "falco" Finlander, che non sopporta nemmeno i giornalisti, accusati di averlo messo in cattiva luce, e il progressista Munceford, sono subito scintille, mentre la nave si pone sulle tracce del sommergibile russo. Quando il battello in immersione entra nelle acque territoriali groenlandesi, Finlander chiede l'autorizzazione ad agire per costringerlo ad emergere, ma da ComNatoNorth gli ingiungono di attendere. Inizia un logorante braccio di ferro, che mette a dura prova il comandante e i suoi uomini: quando il sommergibile ripassa in acque internazionali, Finlander, che ormai sembra averne fatto una questione personale, continua a inseguirlo, anche tra gli iceberg, impedendogli di emergere per rinnovare le scorte d'aria. Munceford lo accusa di crudeltà: lo stesso commodoro tedesco Wolfgang Schrepke (Eric Portman), un ex asso sommergibilista tedesco della Seconda guerra mondiale, ora commodoro della Bundesmarine e a bordo del *Bedford* quale consulente di Finlander, gli consiglia di desistere, di non portare i sovietici alla disperazione. Il sommergibile è infatti armato con siluri a testata nucleare, e un attacco potrebbe avere conseguenze devastanti. Quando finalmente il sommergibile riemerge per rinnovare l'aria, Finlander prima gli intima di farsi riconoscere, poi decide di impedirgli di usare lo snorkel, portando il *Bedford* su una rotta di collisione. La situazione precipita, e lo stato di tensione creato da Finlander, che al pari dei suoi uomini da 24 ore vive di caffè, sigarette e imprecazioni, innesca l'errore fatale. Mentre l'operatore sonar, distrutto da un turno di 24 ore, perde il contatto nel momento meno opportuno (provocando anche un nuovo scontro tra comandante e medico di bordo), l'altrettanto esausto e giovane ufficiale di tiro spara per errore un razzo antisom ASROC, che distrugge il sommergibile. Non prima però che i sovietici riescano a lanciare quattro siluri a testata nucleare, che aprendosi a ventaglio non lasciano scampo nemmeno al *Bedford*. Inutilmente Munceford affronta Finlander chiedendogli se c'è via di scampo dalla distruzione reciproca (che evoca lo spettro della guerra nucleare globale: Mutual assured destruction o MAD) (3), se ha previsto questa situazione. Un fungo atomico sorge sullo stretto di Danimarca, gettando la sua ombra sulla pace mondiale...

Note

- 1 Si vedano i fascicoli di luglio 2013 e dicembre 2015.
- 2 Inedito in italiano. Mark Rascovich (1918-1976), scrittore e giornalista, autore di diversi libri di ambientazione bellica, e di un saggio sul caso della nave spia americana Pueblo, durante la Seconda Guerra Mondiale partecipò alla Battaglia dell'Atlantico come pilota di aerei da ricognizione lungo le rotte del GIUK.
- 3 Notare che in inglese "Mad" vuol dire anche "pazzo".
- 4 In un piccolo ruolo anche Donald Sutherland, agli inizi della sua carriera.

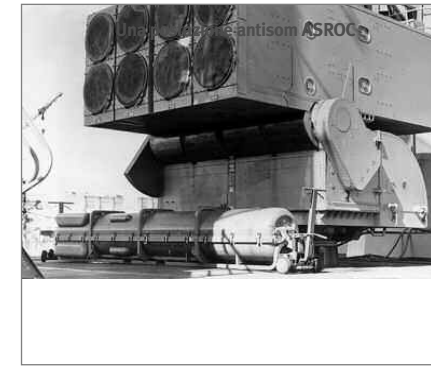
Navi, vicende, spunti di realtà

Il punto di forza del film sono sicuramente un cast di attori in stato non d'allarme, ma di grazia (4), e una sceneggiatura blindata, firmata da James Poe, che crea una tensione non minore di quella evocata l'anno precedente nel celebre *A prova di errore* di Sidney Lumet, sempre dedicato alla possibilità di una guerra atomica innescata casualmente. La vicenda d'altra parte ha precisi limiti di tempo (due giorni e una notte) e di luogo, poiché buona parte delle scene si svolge sulla nave americana, per lo più in plancia di comando. Anche il regista, James B. Harris, dimostrò

una padronanza non comune per un esordiente: aveva prodotto numerosi film di Stanley Kubrick, e lo stile asciutto e drammatico con cui diresse la sua prima pellicola dimostrò che aveva assorbito molto da uno dei più grandi maestri del cinema. Diverso il finale del film rispetto a quello tratteggiato nel romanzo. Ispirandosi a *Moby Dick* (sin dal nome del cacciatorpediniere americano protagonista della vicenda), Rascovich aveva immaginato che non fosse il sommergibile ad affondare il *Bedford*. Distrutto il battello, un Finlander sotto shock riceveva la notizia della sua promozione, mentre Schrepke, resosi

conto che l'azione poteva creare una guerra nucleare (e affranto per la sorte di sommergibilisti come lui), sabotava l'ASROC facendo saltare in aria la nave con tutto l'equipaggio. Come nel finale di *Moby Dick*, solo uno è destinato a salvarsi, per raccontare la storia: Munceford, che appunto aveva esortato Finlander, novello Acab, a cessare quella "caccia alle balene".

Ma per girare un film di guerra navale, occorrono spunti concreti, e mezzi reali, o perlomeno fedeli ricostruzioni. Come accennato, Finlander viene indicato come il comandante della nave che costrinse un sommergibile sovietico ad emergere durante la crisi di Cuba. Un evento reale: lo *USS Charles P. Cecil* (un "Gearng" da poco ammodernato) braccò per oltre 24 ore un "Foxtrot" sovietico, costringendolo a risalire dopo aver invano spremuto le batterie nel tentativo di sfuggire alla nave americana, comandata da Charles P. Rozier, veterano delle guerre del Pacifico e del Vietnam, scomparso a 92 anni nel 2012. Negli stes-





si giorni, il gruppo antisom della portaerei *Randolph* obbligava all'emersione un altro "Foxtrot", il *B-59* del comandante Valentin Savitsky, dopo averlo inseguito lanciando piccole cariche di profondità da addestramento. Proprio in quest'occasione il mondo rischiò la catastrofe, come si venne a sapere solo 40 anni più tardi. Savitsky e il commissario politico avrebbero infatti voluto passare all'attacco con i siluri a testata nucleare T-5, già caricati (come nel film), ma per fortuna occorreva l'unanimità degli alti ufficiali a bordo per agire con armi atomiche, e il comandante della flottiglia Vasili Arkhipov fortunatamente rispose: "Niet". Come si vede, gli sceneggiatori del film non si erano inventati quasi nulla. Fu necessario invece inventarsi il *Bedford*. La produzione del film avveniva in Inghilterra, e non era possibile girare a bordo di navi americane in parte coperte da segreto militare. Solo alcuni brevissimi filmati relativi all'impiego dell'ASROC poterono essere inseriti nella pellicola, girata in un rigoroso e suggestivo bianco e nero firmato dal direttore della fotografia, che aveva appena collaborato con Kubrick per un'altra pellicola sulla Guerra fredda, *Il Dottor Stranamore*.

Nel film, il *Bedford* è una (inesistente, ma assegnata un reparto reale, il Destroyer Squadron 40) (5) undicesima unità classe "Farragut", che si era fermata a quota 10 esemplari, consegnati tra 1959 e 1961. Si trattava di navi molto sofisticate (ad un certo punto il dottor Potter, che non saliva a bordo di un vascello da guerra da 20 anni, sbotterà che il *Bedford* "è una macchina IBM galleggiante!") e costose, tanto che si preferì proseguire acquisendo 29 più economici "Adams". Questi ultimi erano armati col missile sup/aria a medio raggio "Tartar", mentre i "Farragut" impiegavano il più prestante "Terrier", che nella Marina Italiana era ad esempio imbarcato sugli incrociatori lanciamissili. Ad accreditare la diagnosi del dr. Potter, i "Farragut" (noti anche come classe "Coontz") avevano per l'epoca un livello di automazione e una panopia di sensori davvero eccezionali: e se i "Terrier", lanciati da una rampa binata Mk-10, e asserviti a due potenti radar di guida AN/SPG-55, fornivano una efficace difesa aerea di zona, integrata a corto raggio dal cannone da 127/54 mm, pure radar guidato, anche le capacità antisom erano più che ragguardevoli, grazie alla presenza di un sonar AN/SQS-23, di due impianti lanciasiluri trinati Mk-32 da 324 mm, e, soprattutto, all'ASROC, che liquiderà il battello sovietico inseguito dal *Bedford*.

Il RUR-5 ASROC ("Anti-Submarine ROcket") prodotto dalla Honeywell era entrato in servizio nel 1961, ed era un impianto a 8 celle Mk-112 che associava la tecnologia del razzo al nuovo siluro antisom Mk-46. Punto debole dei "Farragut", al pari degli "Adams", la mancanza di struttura destinata a far operare un elicottero. Era infatti presente solo una piazzola per limitate operazioni VERTREP, come quella che all'inizio del film vede imbarcarsi Potter e Munceford sul caccia calandosi da un elicottero Westland "Whirlwind", versione inglese del Sikorsky H-19 "Chickasaw". Come accennato, l'aver girato il film in Inghilterra costrinse regista e produzione a prendersi qualche licenza poetica, e tecnica. Il *Bedford* dovette essere ricostruito nei famosi studi di Sheperton, impiegando maestranze che da decenni realizzavano in



grandi vasche piene di modellini azioni di guerra navale. Furono costruiti un grande modello navigante del *Bedford*, molto accurato (con l'identificativo inventato DLG-113: i "Farragut" erano contrassegnati da DDG-37 a DDG-46), e alcuni ambienti interni. Le riprese in navigazione furono invece effettuate per lo più sulla vecchia fregata antisom inglese *HMS Troubridge*, un'unità classe "T" in servizio dal 1943, e convertita allo standard "Type-15" nel 1955-1957, per poi essere radiata nel 1969. In un'inquadratura si intravedono chiaramente i fucili Lee-Enfield in dotazione, in una rastrelliera. La scena iniziale, con l'elicottero che si avvicina all'immaginario *Bedford*, vide invece protagonista il *Wakeful*, un cacciatorpediniere tipo "W" completato nel 1944, e pure trasformato in una fregata antisom "Type-15" nel 1951-1953.

Ultima notazione, anche la figura di un ex asso sommergibilista tedesco con 200.000 tonnellate di naviglio alleato affondate in cerniere ("La marina di Hitler", lo provoca Munceford - "No, la marina dell'ammiraglio Dönitz", lo rimbecca Schrepke), in plancia quale consulente di Finlander, è tutt'altro che inventata. Infatti, si ispira al leggendario Erich Topp (1914-2005), al terzo posto degli assi degli U-boote, con 35 navi affondate - compreso il caccia *USS Reuben James* - per quasi 200.000 t.



Le riprese in navigazione furono effettuate sulla fregata antisom inglese HMS Troubridge

Rientrato nella Bundesmarine nel 1958, dopo aver fra l'altro fatto da consulente per il film *U-boat 55*, il corsaro degli abissi (6), nel 1965 era stato promosso Flottenadmiral (comodoro), come Schrepke. E come lui in quegli anni, adibito allo stato maggiore, era stato più volte imbarcato su unità NATO in ruoli ispettivi e consultivi, per poi essere promosso contrammiraglio (1966), prima responsabile dell'Ufficio Operazioni e poi vicecomandante della Marina Federale, sino al congedo, nel 1969. Unico punto dolente del film, proprio l'antagonista del *Bedford*, di cui si intravede solo la torretta, in poche scene. Finlander lo ha classificato col nome in codice di "Big Red".

Curiosamente, dopo aver intercettato e osservato la nave appoggio del sommergibile, il peschereccio oceanico camuffato *Novo Sibursk*, il commodoro Schrepke ritiene che il battello sia "un vecchio Chernikov, capace di raggiungere i 25 nodi in immersione, e di navigare sommerso per 24 ore senza snorkel". Ora, non esiste una classe "Chernikov", né tantomeno un battello diesel-elettrico sovietico dell'epoca capace di raggiungere i 25 nodi in emersione, e nemmeno sommerso.



Abbastanza vecchi per l'epoca erano i sommergibili "Project 613" (classe "Whiskey" per la nomenclatura NATO), costruiti tra 1949 e 1958 in oltre 200 esemplari, equipaggiabili coi T-5 a testata atomica, e con caratteristiche di autonomia compatibili, ma di modello obsoleto, mutuati com'erano dagli U-boote "Type XXI". Una licenza poetica un po' forzata, che non toglie comunque nulla ad uno dei migliori film ambientati all'epoca della Guerra Fredda.

Note

- 5 Come si vede in un dispaccio indirizzato dal ComNatoNorth a Finlander, e per conoscenza al Comdesron 40.
- 6 Consulenti tecnici di *Stato d'allarme* furono invece il capitano di corvetta in congedo Ian Cox, della Royal Navy, e il capitano di vascello J.D. Ferguson, US Navy.

Giuliano Da Frè

Giornalista e scrittore, classe 1969, dal 1996 collabora con varie testate specializzate nel settore militare tra cui «RID - Rivista Italiana Difesa», «Focus Wars» e «Rivista Marittima». Dal 2002 analista navale per il web magazine «Analisi Difesa», e dal 2014 per «Portale Difesa», ha scritto circa 400 articoli dedicati soprattutto alla storia militare, ai conflitti internazionali e allo sviluppo delle forze armate di tutto il mondo. Con Odoja ha pubblicato *La marina tedesca 1939-45* (2013) e *Storia delle Battaglie sul mare* (2014), cui sono seguiti *La guerra paraguayana 1864-1870* (Chillemi Edizioni, 2015); per la Newton Compton, *Le grandi battaglie della Prima guerra mondiale* (2015) e *I grandi condottieri del mare* (2016).

Due uomini in fuga, il marinaio e la Regina

Paolo Pagnottella - Presidente ANMI

Ho trovato molto romantico e struggente uno scritto di Mimmo Tardio su "Brindisi Cronaca" del 29 ottobre scorso e mi piace condividerlo con tutti gli altri marinai, affinché sappiano che tante volte la Storia si intreccia con storia, più piccola ma non meno importante, quella di ciascuno di noi.

Scrivo dunque il Tardio, già professore di materie letterarie presso Istituti di scuola media superiore, scrittore, saggista e autore teatrale:

"Il giorno dell'armistizio ci sono due copie che scelgono la fuga, per ragioni molto diverse tra loro. Chi da Roma per mantenere in piedi uno straccio di unità del Paese e sono il Re d'Italia, la sua famiglia ed il governo Badoglio; chi invece più modestamente a Francavilla Fontana intendendo la classica fuga d'amore.



Re Vittorio Emanuele III al suo sbarco a Brindisi

Il Re e il suo seguito arrivano nel porto di Brindisi il 10 settembre 1943 e a uno stupefatto Ammiraglio Rubaltelli, che comandava la piazza di Brindisi, arrivato sulla nave Baionetta con a bordo i fuggitivi il Re chiede subito se c'è ancora pericolo per i tedeschi e se hanno sufficienti alloggi per tutti loro. Brindisi, diviene capitale del Regno del Sud. Lo sarà sino all'11 febbraio del 1944.

L'altra coppia in fuga era composta da due baldi giovani, a nome Maria e Totò, lui imbarcato sulla Nave Vittorio Veneto ormeggiata nel porto di Taranto. Questi, dopo la fuitina d'amore in bicicletta, decidono di sposarsi, anche perché la prossima sposa aspetta già un bambino. Par-tono poi su un pretenzioso "sciarabbà",

un calessino che li porta dalle parti di Oria, per un autarchico viaggio di nozze. Nei suoi pressi sono fermi, vicino ad una fontanella, quando vedono apparire, da dietro una lunga scia di polvere, un lungo seguito di auto. Da una scende una figura distinta, aiutata da una donna e da alcuni soldati; costei, che è la Regina d'Italia Elena di Savoia, si avvicina alla fontana per bere ed ai due. Si incuriosisce di loro e chiede chi sono ed appreso che sono fuggiti anche loro l'otto settembre e che poi aspettano un figlio, dice all'attendente di far proseguire il Re ed il suo seguito presso gli ormai prossimi Conti Martini-Carissimo.

Lei "vuole conoscere meglio questi due giovani che continuano ad avere la speranza nel futuro". Si seggono tutti e tre all'ombra di un grande albero, sopra un grande plaid. Totò e Maria raccontano della loro fuga d'amore, con grande vigore retorico e la Regina sembra come rinfancata da quella ventata di vita reale e di allusione alla speranze nel domani, che i due giovani riversano nei loro racconti; tanto che sente di potersi confidare alla fine con quei due "giovani scappati da casa anche loro l'otto settembre". E narra la Regina ai due del profondo dolore per la sorte della figlia Mafalda, arrestata dai nazisti e portata nel lager di Buchenwald. Alla fine, rincuorata, e quando fa per alzarsi, Totò e Maria le promettono che se avessero avuto una bambina l'avrebbero chiamata Mafalda. Maria allora, a suggello dell'incontro decide di regalare alla Regina una poesia di Ada Negri che conservava con sé.

Passano gli anni e si era nel 1953. Per davvero Totò e Maria avevano chiamato la loro primogenita Mafalda.

Maria se ne sta un mattino a leggere la "Domenica del Corriere" e apprende commossa della morte della Regina Elena a Montpellier in Francia. Convince allora il marito a "portare un fiore sulla tomba della Regina" e partono tutti e tre, col treno, arrivando nel gelido febbraio del 1953 nel cimitero di quella città. Trovano presto la tomba di Elena di Savoia e mentre sono in preghiera avvertono alle loro spalle una cor-



Elena di Savoia

posa presenza umana che si avvicina loro e, saputo chi sono, dice: "Ah, siete voi... la Regina mi ha spesso parlato con nostalgia e piacere di quei giovani sposi, infatti oggi ero venuto per questo...". Cava allora una bella cornice da una sua borsa con dentro una poesia di Ada Negri. È la poesia che Maria aveva donato alla Regina, alla fine del loro incontro. "Ci teneva molto la Regina a questa poesia, tanto da volerla per sempre sulla sua tomba!", conclude prima del suo commiato il corpulento ex maggiordomo della Regina. Maria, Totò e Mafalda sono commossi, prima di guadagnare l'uscita del Cimitero di Montpellier".

Per lo scrittore questa "è la sua storia buona", poiché quell'otto settembre nacque la sua famiglia e Maria e Totò sono i suoi genitori. E dedica questo racconto alla memoria di suo padre Totò e a quella di donna Maria Bungaro Tardio, sua madre, che da poco è volata via, sulla soglia dei cento anni.



L'articolo è di grande attualità perché è proprio di pochi giorni fa la notizia del rientro in Italia da Montpellier, dopo 65 anni, delle spoglie della Regina Elena di Savoia. La salma riposa presso il Santuario di Vicoforte, vicino a Mondovì (CN).

La redazione



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociiera dei Marinai d'Italia 2018 MSC POESIA

In occasione del Centenario della fine vittoriosa della Prima Guerra Mondiale, la Presidenza Nazionale organizza, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociiera dei Marinai d'Italia 2018" particolarmente dedicata, con un itinerario in Adriatico e Mediterraneo orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nel corso di quel conflitto



Per tutte le informazioni, l'organizzazione tecnica e le prenotazioni, la Presidenza Nazionale, in accordo con MSC Crociere, ha dato l'incarico all'agenzia "I Viaggi delle Meraviglie S.r.l." sita in Roma in Viale Trastevere, 117-121 (contattabile via telefono allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail info@iviaggidellemeraviglie.com) che opererà attraverso un service dedicato a disposizione dei Soci ANMI dal lunedì al venerdì dalle 10,00 alle 13,00 e dalle 15,00 alle 18,00.

Per motivi di semplicità ed omogeneità organizzativa si raccomanda a tutti i Gruppi e/o Soci di fare esclusivo riferimento alla citata agenzia la quale, tra l'altro, per chi lo desidera, offre modalità agevolate di pagamento (da richiedere e valutare direttamente).

LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE SARANNO RISERVATE ESCLUSIVAMENTE AI PRENOTATI PRESSO QUESTO UNICO REFERENTE

Tutte le informazioni di dettaglio, inerenti a tariffe, modalità di iscrizione, attività a bordo e terra, etc sono pubblicate sul sito

www.marinaiditalia.com

Crociera dei Marinai d'Italia 2018

MSC POESIA

Per i Soci ANMI sono previsti due porti di imbarco

Sabato 29 settembre - Venezia partenza ore 16,30

Domenica 30 settembre - Bari partenza ore 17,00

Lunedì 1 ottobre - Katakolon - Grecia dalle 11,00 alle 17,00

Martedì 2 ottobre - Mykonos - Grecia dalle 8,00 alle 19,00

Mercoledì 3 ottobre - Pireo/Atene - Grecia dalle 7,30 alle 16,30

Giovedì 4 ottobre - Sarande - Albania dalle 12,00 alle 20,00

Venerdì 5 ottobre - Ragusa (oggi Dubrovnik) - Croazia dalle 9,00 alle 15,00

Sabato 6 ottobre - Venezia dalle 9,00 alle 16,30

Domenica 7 ottobre - Bari arrivo ore 10,00





Invito a Palazzo

Enrico Cemuschi - Socio del Gruppo di Pavia

“Madamigella...”, così dovrebbero incominciare queste righe. Siamo a Venaria Reale, in autunno. La Reggia, imponente, è sede di una mostra: una mostra della Marina. I corridoi e le sale trasudano ancora di antica nobiltà sabauda. Tre secoli e mezzo di storia e tre devastazioni (due conflitti contro il Re Sole e la Seconda Guerra Mondiale) non hanno potuto nulla contro l'architettura del Seicento portata, oggi, a nuova vita dopo un restauro miracoloso ultimato dieci anni fa. I giardini, le gallerie, le decorazioni. Tutto è vivo e reale. L'esposizione, messa in piedi in vista del Ballo delle debuttanti che avrà luogo col concorso dell'Accademia Navale, è stata bene organizzata tra fotografie e modelli di navi; anche di cantiere, ovvero di grandi dimensioni e dettagliatissimi. C'è stato giusto un attimo di panico quando una bambina deliziosa (avrà giusto 5 anni) è sgattaiolata dalle mani di mamma e papà per infilarsi, agile e piccola com'è, sotto il *Vespucci*. Fortunatamente non è successo nulla e Maria (chiamiamola così) è emersa, alla fine, dopo un completo giro di chiglia venendo recuperata dai genitori. Vorrebbe farlo ancora, ma non si può. Inevitabilmente seccata perché quel bel gioco è durato troppo poco, la piccola è però disposta ad ascoltare una storia, quasi una fiaba, per consolarsi mentre i genitori, ripresisi dallo spavento, proseguono il giro da soli affidandola nella serena certezza che non permetteremo altri tentati siluramenti. La vendita dei libri dell'Ufficio Storico della Marina, coi relativi autografi, è andata bene ed è ormai conclusa per esaurimento merce; c'è quindi tempo e modo di intrattenerla un po' a scampo di ulteriori guai (ricordarsi, la prossima volta, di porre non un semplice cordone, ma delle paratie intorno al modellone).

“Madamigella”, pertanto, “il baciavano che il nostro eroe fece, dopo aver depresso tricorno e spadino nel vestibolo, alle dame che gli venivano presentate, era goffo e impacciato. A vent'anni appena compiuti certe cose o si sono studiate prima o non si sanno fare. Di

tutto il corso della Scuola di Marina di Villafranca saranno stati, sì e no, in due a eseguirlo in maniera impeccabile. Non parliamo del minuetto ballato nel salone: un disastro o quasi”. “Ma i principi, davanti alle principesse, fanno tutto bene, no?”, chiede Maria. “Il nostro eroe non è un principe.” – spiego – “È un guardiamarina, un marinaio”. “Come Geppetto?”. “Geppetto?” faccio io. “Sì, il papà di Pinocchio”, spiega lei col tono che si usa con gli interlocutori non troppo intelligenti. “Anche lui è un marinaio perché esce con la barca dalla bocca della balena. L'ho visto alla televisione; e poi c'è anche nel libro”. “Giusto”, rispondo (non ci avevo pensato), “il nostro eroe è un marinaio come Geppetto, però non ha i capelli bianchi”. “Li ha neri come il mio papà o grigi come i tuoi?”. “Biondi”, rispondo cercando di tagliare corto. “Bene”, fa lei, “mi piace”. “Il nostro eroe”, proseguo, “è appena tornato da una lunga missione in mare a bordo di una nave che si chiama *San Vittorio*. È stato molto coraggioso e ha catturato, con una lancia e un pugno di marinai, una nave pirata andando all'arrembaggio”. “Come Peter Pan?”. “Sì, come Peter Pan”. “Allora è proprio bravo. Come erano i pirati?”. “Proprio come quelli del film di Peter Pan. Ti ricordi? C'è n'è uno grosso che si chiama Mustafà, con la camicia bianca e un cappello rosso in testa. Ecco, erano come lui”. “Con la spada curva come ce l'ha lui?”. “Sì” (a questa non scappa nulla). “Va bene. Vai avanti”. “Il nostro eroe ha affrontato molti pericoli. Il mare grosso o in tempesta. Aveva poco spazio a disposizione. Persino in bagno. Spesso doveva restare sveglio di notte ed era lontano da casa.

Era il più giovane a bordo e non poteva fare brutta figura, per questo ce la metteva tutta”. “E poi?”. “E poi, dopo aver aiutato tante navicelle in difficoltà e sorvegliato il mare giorno e notte per essere sicuro che non succedesse niente di male, era arrivato il gran giorno dell'arrembaggio. Il comandante aveva avuto fiducia in lui e lui aveva vinto”. “Allora era stato bravo”. “Sì, molto bravo, perché a un certo punto aveva dovuto fare tutto da solo, con una piccola barca contro una nave molto grossa”. “Gli hanno dato un premio?”. “Sì è no”. “Cosa vuol dire sì e no? Dai, racconta”. “Venne inviato dal Re proprio in questo palazzo”. “Come si chiamava il Re?”. “Vittorio Amedeo”. “Perché sì e no?”. “Perché quando arrivò in questo palazzo, una sera, c'era una grande festa con musica, gente elegantissima, dolci

squisiti, tante candele che facevano luce...”. “Candele come in chiesa?”. “Sì”. “Ma questa non è la chiesa. La chiesa è quella lì” e indica, attraverso il finestrone, la cupola di Sant'Uberto, “dove siamo stati prima”. L'ho già detto, a questa non sfugge nulla. “Sai. A quell'epoca non c'erano le lampadine, solo le candele”. “Ma va là, non ci credo. Allora perché sì e no?”. “Perché era l'ospite d'onore della serata e quando gli fu presentata la contessina De Foncenex il nostro eroe se ne innamorò perduto al primo sguardo”. “Era bella la principessa?”. “Contessina. È un po' meno di principessa”. “Più piccola, allora. Ma era bella?”. “Era bellissima, con un vestito rosa con le rose e occhi luminosi”. “E la principessa si innamorò del nostro eroe?”. “Per la verità no, però la fece ridere molto”. “E perché la fece ridere?”. “Perché durante il minuetto, quando 20 dame ballavano, ciascuna col suo cavaliere...”. “Come la Bella e la Bestia?”. “Sì, come la Bella e la Bestia. Il nostro eroe, durante il ballo, sbagliò e fece confusione, a furia di girare in tondo e di guardare la contessina, tanto da scompigliare le due file. Alla fine, sempre impacciato, finì, per caso, a ballare solo con lei, prendendo così il posto del vero cavaliere della contessina, il terribile marchese Spadafora”. “Terribile! Perché terribile?”. “Perché si arrabbiava per un nonnulla, era un famoso spadaccino e aveva già vinto un sacco di duelli. Era un uomo molto pericoloso”. “Era brutto?”. “Diciamo che era grosso, molto più grosso del nostro eroe”. “Tirarono fuori le spade?”. “Non le avevano con sé, e poi non potevano battersi davanti al Re. E fu proprio il Re, che era molto buono, a intervenire per salvare la situazione”. “Cosa fece il re?”. “Proprio qui, in questo corridoio, davanti a questa finestra, c'era l'orchestra. Il Re, dopo che il marchese aveva ruggito dicendo al nostro eroe che lo aveva insultato, comportandosi in quel modo, e che lo sfidava a duello, ordinò ai musicisti di fermarsi. A questo punto non si sentì più alcun suono, solo i grilli nel giardino qui di fronte. Nessuno parlava”. “Il ballo”, disse il re, “è sospeso. Riprenderà dopo che gli sfidanti – e indicò il marchese e il nostro eroe – avranno accettato la mia proposta. Sarà dichiarato vincitore chi mi porterà la più bella sorpresa per il mio compleanno, il 26 giugno. Fino ad allora”, concluse sorridendo il sovrano, “che la festa continui”. “Nessuno poteva discutere un ordine del Re. Il marchese e il nostro eroe furono così costretti ad accettare quella strana sfida”. “Cosa fecero?”. “Il marchese, sicuro di vincere, ordinò e fece costruire in Germania un bellissimo orologio, molto grande e complicato, con dei soldatini e dei cavalieri che entravano e uscivano a ogni ora facendo una musica diversa. Ci vollero 8 mesi per costruirlo, ma era fantastico”. “E il nostro eroe?”. “Il nostro eroe era povero. Non poteva offrire che la sua fedeltà e il suo valore al Re e il suo amore alla contessina che continuò, in seguito, a incontrare, di tanto in tanto, anche perché era la nipote del suo ammiraglio”. “Cos'è un ammiraglio?”. “È il capo dei marinai”. “È un marinaio anche lui?”. “Sì, un po' più vecchio”. “Arrivò il 26 giugno del 1789”, riprendo, “e il marchese tornò qui, in questo palazzo e in questa sala. Tre valletti portavano l'orologio, tanto era grosso e pesante. Quando cominciò a suonare, a mezzogiorno, tutti rimasero a bocca aperta”. “E il nostro eroe?”. “Arrivò da solo, puntuale, a mezzogiorno e a mani vuote. Molti – uomini e donne della corte – sorrisero, nascondendo la bocca con la mano o dietro un ventaglio, mentre percorreva questo corridoio per arrivare davanti al Re, che era seduto sul trono lì in

fondo. Il nostro eroe indossava la sua uniforme blu; unica cosa strana: sembrava ingrassato”. “Blu come questi signori qui?”. “Sì proprio come questi signori. Sono marinai come lui”. “E come Geppetto?”. “E come Geppetto”. “Ebbene”, disse il Re, “vedo che vi dichiarate battuto. Ben tre valletti hanno portato l'omaggio del marchese mentre voi siete venuto qui da solo”. “No Maestà”, rispose il nostro eroe con la voce bassa, ma ferma, perché l'onore del soldato sta sullo stesso piano dell'onore del primo generale, e anche del Re. Subito dopo, mettendo una mano dentro la giubba, il nostro eroe incominciò a tirare fuori quello che sembrava un fazzoletto bianco. Era molto più lungo, però, di un fazzoletto ed enormemente più largo. Poi il fazzoletto, diciamo così, divenne blu, poi rosso, poi di nuovo bianco, poi rosso, poi blu e, infine, ancora bianco. Man mano che la stoffa saltava fuori, la pancia del nostro eroe, sotto la giubba, tornava normale. Era una bandiera che aveva avvolto intorno alla vita”. “Maestà”, disse a questo punto l'ammiraglio, anche lui presente a corte, in prima fila, assieme alla nipote, “Questa è la bandiera di una nave pirata che questo mio ufficiale, al comando della flottiglia degli arrembatori di Sardegna, ha appena catturato e aggiunto alle navi della Maestà Vostra”. “La nave”, aggiunse a questo punto il nostro eroe, “è stata battezzata *Sorpresa*, se Vostra Maestà lo consente”. “E neppure trecento valletti avrebbero potuta portarla, attraverso le Alpi, per porgerla ai piedi di Vostra Maestà”, aggiunse a questo punto l'ammiraglio, mentre la contessina sorrideva una volta di più davanti a quel goffo eroe che la faceva sempre ridere di gusto. Vittorio Amedeo sorrise e accennò a un applauso e, un attimo dopo, tutta la corte incominciò a battere le mani e a fare i propri complimenti. Anche il marchese, che era irascibile, ma non cattivo...”. “Come Mangiafuoco?”. “Sì. Proprio come Mangiafuoco, con una gran barba nera ma che, alla fine, dà a Pinocchio gli zecchini d'oro. Anche il marchese, dicevo, applaudi e la sfida finì così, senza duelli né feriti”. “E il nostro eroe sposò la principessa?”. “Sì, subito dopo, e vissero felici e contenti”. “Come nella favola che racconta il nonno?”. “Sì, proprio come dice tuo nonno”. I genitori hanno finito il giro della mostra e la bambina corre da loro, questa volta senza minacciare il *Vespucci*. “Che fantasia”, dice a mo' di conclusione una persona che aveva seguito tutto il racconto. “Deve aver visto un sacco di volte quello sceneggiato TV, Elisa di Rivombrosa”. L'ho guardato con un'espressione che deve essere stata particolarmente cretina. Come facevo a dirgli che la reggia è questa e che questo è il corridoio, anzi la galleria, di quel tempo. Che il nostro eroe è il barone Giorgio des Geneys, padre dell'attuale

Marina italiana, che il marchese Spadafora, terrore di amici e nemici, comandava la galera *Militia* e che la Regia saettia *Sorpresa* fu presa e donata, nel 1787, a Re Vittorio Amedeo III proprio il giorno del suo compleanno? Scherzi del destino e dei ricordi delle elementari, quando si studiava a memoria “Salve Piemonte” del Carducci e si leggevano le *Memorie* di Massimo d'Azeglio da cui è tratta, pari pari, la frase sull'onore dei soldati e del Re. Qui a Venaria Reale sorgono i laboratori del benemerito *Centro per la conservazione e il restauro*. Forse, di tanto in tanto, anche una rinfrescatina alla memoria del nostro grande passato, padre di un importante presente e di un decisivo futuro, non farebbe male.



Ciano a Cortellazzo e Rizzo a Muggia

Ciro Paoletti - Storico



Il comandante
Costanzo Ciano
conte di Cortellazzo

Ciano a Cortellazzo

Il 24 ottobre 1917 il nemico attaccò. La 14ª Armata del generale von Below, composta da 7 divisioni tedesche ed 8 austriache, dopo un'intensissima e rapida preparazione d'artiglieria, sfondò il fronte presidiato dalla 2ª Armata italiana.

Eseguito il loro piano, gli Austro-Tedeschi, superate la prima e la seconda linea

italiane, sfilarono rapidissimi per i fondovalle, lasciandosi dietro i presidi nemici sulle montagne e gettando nel caos le retrovie. Alle 15 dello stesso 24 erano a Caporetto. A sera l'avanzata continuava ancor più veloce. Il 25 furono superati i tentativi di resistenza imbastiti sul Globokak e sul Kolovrat; il 26 cadde Monte Maggiore. Le strade erano intasate dalle truppe in ritirata e dai civili in fuga. Regnava il disordine più totale. Gli Austro-Tedeschi erano così rapidi che non si sapeva dove fossero arrivati, né quali unità della 2ª Armata esistessero ancora e dove. Il pericolo era enorme: i nemici stavano scendendo dritti verso la pianura veneta ed il mare, lasciandosi a sinistra parti della 2ª Armata e tutta la 3ª, cioè, complessivamente, metà del Regio Esercito. Quando il movimento fosse stato ultimato, tutte quelle truppe sarebbero risultate accerchiate e perse irrimediabilmente.

Davanti al disastro imminente, Cadorna prese l'unica decisione militarmente logica e, il 27, ordinò la ritirata di tutto l'esercito fino alla destra del Tagliamento, lanciando la cavalleria contro il nemico per ritardarne l'avanzata.

Nel frattempo il caos aumentava. Il 27 i Tedeschi erano a Cormons. Il Comando Supremo italiano lasciò Udine nel pomeriggio dello stesso giorno. L'indomani ci entrarono gli Austro-Tedeschi. Intanto le truppe della 2ª Armata si ammassavano verso il Tagliamento, intasando le strade e, soprattutto, i ponti, senza che nessuno indicasse loro su quale dovevano passare, quali bisognasse difendere e quali si potessero distruggere.

Cadorna stava meditando di resistere sul Tagliamento quando seppe che le avanguardie avversarie erano già riuscite a varcarlo nella notte fra il 2 ed il 3 novembre ricostruendo il parzialmente distrutto ponte ferroviario di Cornino. A quel punto si rassegnò all'inevitabile ed ordinò la ritirata al Piave.

Già il 27 ottobre aveva indicato questa possibilità, che ora diveniva reale, ma si trattava d'un piano difensivo predisposto dal suo predecessore, Pollio, fin dal gennaio del 1911, sulla base dei piani austriaci passati all'Italia nell'autunno del 1910 dal vicecapo dello spionaggio austriaco, il colonnello Redl.

Furono diramati gli ordini. La 4ª Armata lasciò il Cadore e le truppe iniziarono a muoversi, di nuovo col nemico alle calcagna, riuscendo a traversare il Piave e ad attestarsi.

In concomitanza coll'avanzata austro-tedesca a terra, la flotta austriaca cessò di stare rinserrata a Pola "a covare la gloria di Lissa", come avrebbe scritto d'Annunzio, e fece uscire due delle sue unità maggiori più vecchie, le corazzate *Wien* e *Budapest*, scortate da 13 torpediniere e tre idrovolanti, per bombardare l'ala destra della 3ª Armata e facilitare l'offensiva attraverso il Piave e su Venezia. L'azione cominciò al mattino del 16 novembre 1917. La squadra austriaca aveva lasciato Trieste all'alba e, giunta alle 10.35 a largo di Cortellazzo, a 10.000 metri aprì il fuoco coi pezzi da 240. Poi, mentre gli aerei di copertura mettevano in fuga un apparecchio francese, la squadra si avvicinò e

Intanto stavano arrivando i cacciatorpedinieri italiani.

La squadra nemica ne contò cinque e puntò su di essi, mentre venivano avvistati due MAS fra Piave vecchia e Cortellazzo,

proseguirono l'azione. Mentre una squadriglia di cinque idrovolanti italiani attaccava le due corazzate, i MAS si infilarono a mezza velocità nel fumo dell'artiglieria e, col sole alle spalle, si avvicinarono al ne-



Cortellazzo - Reticolati



iniziò a sparare pure coi 152 contro la locale batteria costiera italiana, per distruggerla e disancorare dal mare la 3ª Armata, cioè l'intera ala destra italiana, e obbligarla a ripiegare. Il fuoco di controbatteria italiano fu violento ma insufficiente. I bersagli a largo erano troppo piccoli e in moto, per cui difficilissimi da colpire. Inoltre, a detta degli Austriaci i tiri italiani risultarono corti da 200 a 500 metri.

Informato dell'incursione, il Comando Marina di Venezia ordinò l'uscita degli idrovolanti, di due squadriglie di cacciatorpediniere, di due sommergibili e dei MAS 9, 13 e 15. Alle 10.50 i primi sette aerei della Marina arrivarono sulle navi nemiche e sganciarono. Le corazzate furono mancate. Alle 11.20 arrivò una seconda squadriglia di tre apparecchi e sganciò, ma gli Austriaci ne videro solo due e se la presero coll'ultimo, pilotato dal guardiamarina Briganti, il cui osservatore, guardiamarina Savino, abbatté l'idrovolante K 374, uccidendone il pilota.

due soli perché era andato in avaria il motore del MAS 9.

Nella confusione e nella ridotta visibilità dovuta al fumo, gli Austriaci, raggiunti da alcuni colpi sparati dai caccia, li credettero provenienti dai MAS, ancora a 4000 metri. Da questo punto non è chiarissimo cosa sia successo. Le due relazioni discordano su un punto, non fondamentale. Secondo gli Italiani la squadra austriaca si ritirò, il che indusse pure i caccia italiani a rientrare. Secondo gli Austriaci, non successe nulla del genere e la loro squadra continuò l'azione, sostenendo d'aver ridotto a due soli i pezzi costieri in grado di rispondere al fuoco. In realtà a terra il polverone delle esplosioni sulla sabbia e il fumo dei colpi in partenza, unito ad alcune limitazioni dei settori di tiro, aveva fatto cessare il fuoco a due pezzi, che però erano incolumi, obbligando la direzione di tiro a servirsi di un pallone frenato. Inoltre nella relazione austriaca non si fa più menzione dei caccia italiani dopo l'avvistamento, per cui, nel dubbio di cosa effettivamente successe, la versione italiana sembra la più attendibile. In base ad essa, vista allontanarsi la squadra nemica, i caccia italiani ebbero ordine di rientrare. Non appena si ritirarono, la squadra austriaca riapparve e procedendo a mezza velocità riaprì il fuoco da 9.000 metri. Da qui in avanti le due relazioni ufficiali tornano sostanzialmente a coincidere. I MAS 15 e 13, comandati da Berardinelli e Costanzo Ciano erano ancora in zona e

mico. A 1.600 metri furono avvistati. Mancati da una prima salva di grosso calibro, corta, partirono a tutta velocità, cannoneggiati a tiro rapido da tutti i pezzi della squadra austriaca. A 900 metri lanciarono sulle due corazzate e, sotto una tempesta di colpi di ogni calibro, si disimpegnarono, gettandosi sotto costa, filando poi su Venezia e sfuggendo alle torpediniere nemiche. Le due corazzate furono mancate e non si resero conto del siluramento ma, avvertite da un loro idrovolante dell'uscita di due unità maggiori da Venezia e temendo un nuovo attacco, interruppero l'azione e si sganciarono definitivamente alle 14.45, mentre una torpediniere recuperava l'idro abbattuto.

L'insuccesso austriaco era stato completo, a un costo minimo per entrambe le parti. Il *Wien* aveva incassato sette colpi e contava numerose falle da schegge. Il *Budapest* aveva preso un colpo sotto la linea di galleggiamento, moltissime schegge sul ponte ed era stato sfiorato da parecchi proiettili.

La batteria costiera italiana aveva avuto danni lievissimi e tre feriti. I MAS erano intatti, nonostante il MAS 15 avesse incassato due schegge di piccolo calibro. Dall'una e dall'altra parte non c'erano state altre perdite, ma l'azione avrebbe dato a Ciano la sua quarta medaglia d'argento al valor militare e contribuito a fargli avere il titolo di conte di Cortellazzo e di Buccari, anche se fu sempre conosciuto come conte di Cortellazzo.



Gli equipaggi dei due MAS che affondarono la *Wien*.
Rizzo e al centro in nero, Ferrarini alla sua destra



Luigi Rizzo
col gradi di Capitano
di Corvetta nel 1918
(archivio fotografico dell'USMM)

Rizzo a Muggia

Poiché un attacco come quello di Cortellazzo poteva ripetersi e poiché le due corazzate stazionavano non a Pola, ma a Trieste, anzi, a Muggia, si decise di assalirle. A dire il vero l'impresa era stata preparata da tempo. Le due corazzate erano arrivate

a Trieste nell'agosto precedente. Era chiaro che gli Austriaci volevano usarle per battere dal mare l'ala destra italiana, perciò la Regia Marina aveva subito messo allo studio il modo di sbarazzarsene. I vertici della Forza Armata avevano escluso un bombardamento aereo delle due navi per evitare di colpire Trieste, riservando l'impresa ai soli mezzi navali; e i soli che potessero compierla erano quelli sottili. Si cominciò col mandare in ricognizione Rizzo, il quale, come scrisse poi l'ammiraglio Spigai "fece la prima gita notturna a Trieste per vedere come stavano le cose, ma non vi entrò perché la notte era troppo chiara e perché le ostruzioni vietavano l'accesso." (1) Ovviamente ci tornò.

Era metà ottobre e "compì con un MAS una sfacciata ispezione nel porto, sbarcando sui moli più volte e frugando fra le ostruzioni con una pertica lunga cinque metri, mentre i suoi nocchieri controllavano, gettandosi in mare, i più minuti dettagli delle reti." (2)



Forzamento di Trieste e affondamento della Wien.
Grafico dell'azione - 9-10 dicembre 1917
(Cronistoria documentata della I Guerra Mondiale Fascicolo IX)

A dire il vero le due navi non erano più là. Assalite in continuazione dai ricognitori leggeri della Marina, che comunque qualche bomba la portavano, a metà settembre erano state ritirate; ma ce ne si aspettava il loro ritorno e così fu: riapparvero in rada il 30 ottobre, preparandosi all'azione del 16 novembre. Terminata questa, il capitano di vascello Pignatti di Morano decise d'attac-

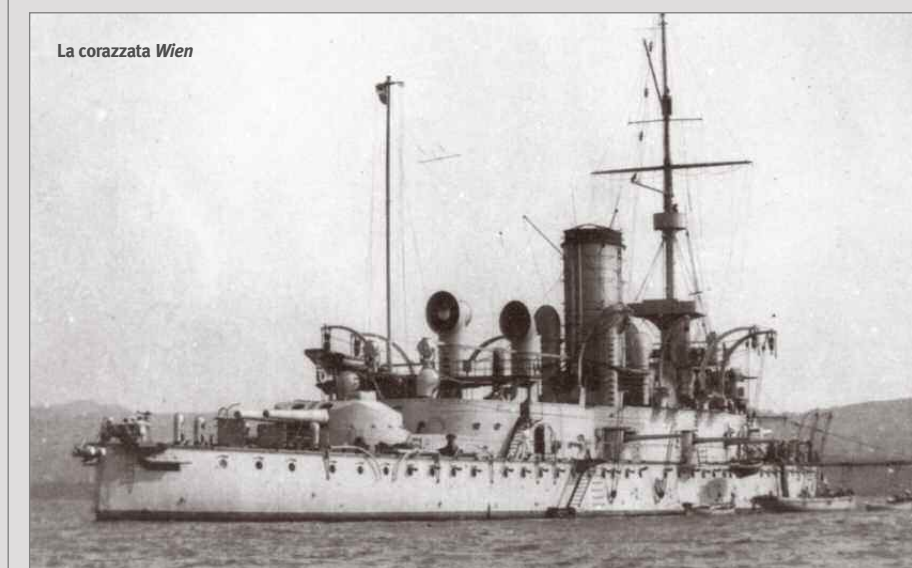


Il CV Alessandro Pignatti Morano
conte di Custoza nel 1918

care. Bisognava evitare altre azioni contro costa e, comunque, due corazzate, per quanto vecchie, a così poca distanza da Venezia rappresentavano un pericolo. Pignatti preparò un accurato piano. S'intestardì nell'ottenere la presenza di Rizzo, che invece la Brigata Marina voleva trattenere vicino al Piave, e, la sera del 9 dicembre 1917, inizio della prima notte senza luna, s'imbarcò sulla torpediniera "9 PN" che, con la "11 PN", trainò da Venezia verso Trieste i MAS 9 e 13, comandati dal tenente di vascello Luigi Rizzo e dal capo timoniere Andrea Ferrarini. Benché dopo Punta Salvore la nebbia divenisse tanto fitta da far dubitare se proseguire o meno, la traversata fu abbastanza tranquilla. L'approccio all'ancoraggio nemico lo fu meno. Lo ostacolarono, ma non lo fermarono, piccoli incidenti di vario genere, come la nebbia e la deriva verso sud, di cui nessuno si accorse proprio a causa della nebbia. Alle 21.39 le torpediniere erano all'entrata del Golfo di Trieste. Pignatti fece diminuire la velocità a 10 nodi e dopo 22 minuti giunse al punto in cui do-

veva fermare le macchine. Lo fece, prese i MAS di fianco e ripartì a 6 nodi. Alle 22.45 i due MAS furono mollati nella nebbia più fitta. Non si vedeva nulla e Pignatti si era basato su una stima, del resto esatta. Un forte odore di bruciaticcio gli aveva fatto capire d'essere vicino all'abitato. Nel silenzio e nella nebbia, con una visibilità tanto ridotta da non vedere l'altro MAS oltre i 50 metri, Rizzo e Ferrarini navigarono verso Muggia. Dopo 10 minuti Rizzo avvistò la massa scura che poi riconobbe per la costiera elevata di Punta Grossa e alle 23,55 raggiunsero lo sbarramento di

del cavo d'acciaio a doppio da 7 centimetri, retto da boe fra le dighe; tagliò senza difficoltà quello a pelo d'acqua seguente, da 10 centimetri; ma non funzionò per i seguenti cinque cavi subacquei da 4 centimetri, messi a festone in funzione antisommergibile ed antisilurante. Erano troppo piccoli e la cesoia li schiacciò soltanto, per cui li si dovette tagliare con la lima. Servì altro tempo e si corsero dei rischi perché, come scrisse Rizzo nel suo rapporto: "Durante il taglio dei cavi si udiva parlare sulla testata sud della piccola diga, dove si vedeva un casotto illuminato." (3)



La corazzata Wien

Muggia. Rizzo fece ormeggiare i due MAS e salì sul molo della testata nord della diga grande per controllare se era vigilato. Non c'era nessuno. Allora ordinò di tagliare le ostruzioni e sorse un'altra difficoltà. La cesoia idraulica appositamente sistemata sul MAS 9 ebbe facilmente ragione

Con un paio d'ore di ritardo sul programma, alla fine, all'una e cinquanta del mattino del 10 dicembre, i due MAS entrarono in rada usando i motori elettrici, più silenziosi. Costeggiarono la diga per 200 metri e poi diressero per San Sabba. "Mentre entravamo il proiettore di San Rocco esplorò la zona esterna spegnendo poco dopo. Dopo circa 20 minuti, al mascone sinistro, avvistai una massa scura che riconobbi per una delle due navi; lasciai circa 200 metri da essa il Mas 13 col compito di star pronto a silurla non appena udissi lo scoppio dei miei siluri od altro allarme" (4).

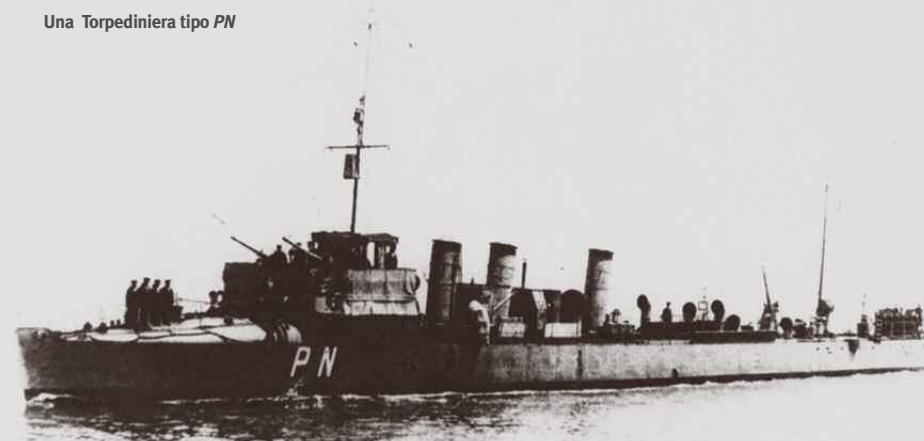
Note

- (1) SPIGAI, Virgilio, *Cento uomini contro due flotte*, Livorno, Società editrice Tirrena, 1954, pagg. 73-74
- (2) SPIGAI, op cit., pag. 74
- (3) RIZZO, Luigi, *Rapporto di missione*, rip. in Spigai, op. cit., pagg. 78-79
- (4) RIZZO, *Rapporto cit*, pag. 79



Rizzo con l'equipaggio del MAS 9
(archivio fotografico dell'USMM)

Una Torpediniera tipo PN





Rizzo si spinse fino a 50 metri da una delle due corazzate, che era il *Wien*, per accertarsi che non avesse reti antisiluri. Poi cercò l'altra, non la trovò e tornò indietro. Ferrarini gliela indicò a 600 metri a nord-est della prima e, poiché la corrente aveva fatto leggermente derivare il MAS 13 verso nord, Rizzo gli assegnò la seconda corazzata e tenne per sé la prima. Quando seppe che il MAS 13 era pronto, gli ordinò di lanciare. Erano le 2.32 in punto. "I due siluri del Mas 9 lanciati simultaneamente giunsero a pochi istanti l'uno dall'altro sul bersaglio. Mentre ho percepito separate le due esplosioni, le colonne d'acqua si confusero in una sola. Al lancio, un proiettore sistemato sulla coffa della nave silurata si accese, ma si spense subito dopo l'esplosione, insieme agli altri lumi di bordo. Alte e disperate grida di aiuto giunsero a noi, e ad esse fece eco il grido di "Viva il Re!" dell'equipaggio dei due motoscafi. Nel frattempo si udirono le esplosioni dei due siluri lanciati dal Mas 13, ma non posso precisare se abbiano, o pur no, esploso contro il bersaglio."



I tre eroi di Premuda



Il MAS 15

In effetti il *Budapest* venne solo danneggiato, e non gravemente, dai siluri di Ferrarini, mentre il *Wien* – 5.600 tonnellate, quattro pezzi da 240, sei da 152 e dodici da 47, con 441 uomini a bordo – centrato in pieno, cominciò subito a inclinarsi: fu la prima corazzata nemica affondata dagli Alleati in tutta la Grande Guerra. Nel fragore dei colpi della contraerea austriaca, convinta che si trattasse d'un bombardamento, e al chiarore diffuso dai riflettori, Rizzo raggiunse il varco aperto poco prima. Ferrarini si trovò invece sotto tiro. I suoi motori stentaron a mettersi in moto. Gli arrivarono tre colpi da dov'era il *Budapest*. Lui riuscì a partire e, proprio mentre usciva dalle ostruzioni, vide la scia di due siluri in arrivo, che per fortuna si fermarono vicini al MAS.

I nostri due motoscafi si dileguarono nella notte, verso l'appuntamento con le torpediniere. Poi, il tocco finale: poiché la propaganda austriaca comunicava in italiano e per radio, iniziando con le parole "ecco notizie per voi" ogni nuova sgradita agli Italiani, raggiunte la torpediniere e salito sulla "9 PN", Rizzo fece trasmettere in tedesco e in chiaro sulla lunghezza d'onda nemica: "Ecco notizie per voi: *Wien* e *Budapest* attaccate. Tutti i siluri esplosi. Una delle due navi affondata, l'altra probabilmente colpita; Viva il Re".

Anche a causa della laconicità del messaggio, gli Austriaci non capirono bene cosa era successo. Dai tagli alle ostruzioni dedussero che fosse entrato un motoscafo e non un sommergibile e che i siluri lanciati fossero stati due soli: uno, pensarono, aveva colpito il *Wien* e l'altro era quello che, passato di prua al *Budapest*, era esploso contro la riva vicino alla stazione idrovolanti. Ammisero che il natante nemico non era stato visto né udito, tanto dalle navi quanto dal battello di guardia alle ostruzioni e che non si capiva come avesse fatto ad orientarsi, dato che non si era visto alcun ricognitore italiano su Trieste fin dall'arrivo delle due corazzate in rada. Adesso il *Wien* era adagiato su un fondo di 15 metri; parte dell'opera morta era ancora fuori

dall'acqua, ma c'era un bello squarcio nella chiglia. Affondato a tutti gli effetti. Lo confermarono il sottotenente di vascello Martinengo e il guardiamarina Calvello, decollati appositamente da Venezia con due Macchi M 5 per controllare la situazione con una sorvolo a 5.000 metri. Il Ministero della Guerra austro-ungarico cercò di giustificare le autorità militari di Trieste, ma per farlo si lasciò sfuggire una frase che faceva peggio e induceva a pensare all'intervento di spie o traditori: "Non è ancora pienamente chiarito come nella notte critica il nemico sia riuscito a trovare l'unico punto del sistema di sbarramento non sufficientemente sorvegliato e a forzarlo." Non potevano sapere che era il frutto dell'impegno, dell'audacia e del metodo con cui Luigi Rizzo aveva per mesi preparato l'azione, senza curarsi di chi l'avrebbe eseguita, se lui od altri. L'avrebbe fatta la Marina e ciò gli bastava. Fu poi lui a eseguirlo ed ebbe la gloria e la medaglia d'oro al valor militare, "Per la grande serenità ed abilità professionale e per il mirabile eroismo dimostrato nella brillante, ardita ed efficace operazione da lui guidata, di attacco e di distruzione di una nave nemica entro la munita rada di Trieste." Fu la prima delle sue due; un buon presagio per l'anno seguente.



Renato Paviotti - Sommergibilista classe 1922

Giuseppe Di Giugno - Presidente del Gruppo di Carmagnola



Il 15 ottobre il pubblico ha affollato la sala Solavagione della biblioteca civica di Carmagnola, per ascoltare l'esperienza di Renato Paviotti, classe 1922, sui sommergibili durante l'ultima guerra mondiale. Paviotti, 95 anni compiuti, ha descritto la vita nei sommergibili riportando decine di aneddoti che hanno tenuto incollati alle sedie i tantissimi appassionati. La serata è stata moderata da Piergiorgio Sola, direttore di uno storico periodico locale ed è stata preceduta dall'intervento del Direttore del Museo Civico Navale Massimo Alfano che ha tracciato una cornice storica sulla Marina Militare e sui sommergibili nel periodo tra gli anni 20 e la seconda Guerra Mondiale. Paviotti, nato in provincia di Udine, si arruola giovanissimo in Marina con la categoria di radiotelegrafista, viene destinato a Venezia e in seguito trasferito a La Spezia per un corso di specializzazione durante il quale si offre volontario per diventare sommergibilista. Nel 1940, alle soglie della guerra, si sposta a Pola dove svolge il suo addestramento sul sommergibile *Mameli* da cui assiste, impotente, all'affondamento del sommergibile gemello *Medusa* da parte della marina inglese che costò la vita a decine di marinai italiani e soprattutto visse sulla propria pelle l'ansia e l'angoscia dei tentativi che vennero effettuati di salvare i sopravvissuti che giacevano in fondo al mare intrappolati nello scafo del battello. In seguito imbarcato sul *Ruggero VII* e poi sul *Cappellini* viene trasferito a Bordeaux dove viene destinato a far parte degli equipaggi degli U-Boot che il governo italiano aveva commissionato alla Marina tedesca quindi inviato a Danzica, per addestramento, alla scuola per sommergibilisti tedeschi. È uno dei pochissimi sopravvissuti che ha prestato servizio in quelle unità. Ma al nostro Renato ci pensa ancora una volta la storia... arriva l'8 settembre 1943, viene richiamato a Bordeaux dove il suo comandante fa un discorso molto delicato che lo mette di fronte ad una scelta difficile: "Il comandante della base Betasom continuerà la guerra al



fianco dei tedeschi e lascia ai cinquecento marinai che affollavano la sala la scelta... continuare a combattere con i tedeschi oppure... defilarsi... con le conseguenze (non ben definite ma che si intuivano) del caso". La scelta di continuare a vivere e la paura sulle mille incognite che riservava il futuro fece sì che quasi tutti accettarono di continuare con il loro comandante la guerra... ma gli U-Boot non arrivarono più e il personale italiano visto naturalmente con un certo sospetto. Fu smistato dai tedeschi a diversi incarichi di seconda

linea e così il nostro Renato si trova imbarcato su un peschereccio d'altura sequestrato dai tedeschi ai pescatori francesi che dotato di un armamento leggero pattugliava l'Atlantico con equipaggio misto (tedeschi/italiani) ma agli ordini del comando tedesco. Nel caos nato dopo l'otto settembre, Paviotti si trova a girare molti porti e l'ultimo periodo della guerra lo trascorre nuovamente a Pola dove viene assegnato agli equipaggi dei sommergibili della Capriotti; i famosi "CB" conosciuti da tutti come i mini sommergibili composti da equipaggio di 4 uomini e che avevano autonomia di circa 5 giorni; dopo l'armistizio imbarcato per pochi mesi a bordo dell'incrociatore italiano *Pompeo Magno* impegnato, assieme agli inglesi, in missioni di pattugliamento; naturalmente quello è stato il periodo che il grande Renato ha ricordato con un sorriso, in quanto senza le pene della guerra è riuscito a vivere solo in quei mesi un periodo "più sereno e appagante". Nel 1949 decide di lasciare la Marina e torna nella vita civile ma non spegne l'ardore che cova nel suo carattere. La vita e il destino lo portano a Torino dove inizierà una carriera incredibile per Aeritalia occupandosi degli impianti idraulici dei gioielli aeronautici della nostra industria, dai Tornado ai tantissimi prototipi di aerei che lo porteranno in giro per il mondo sino alla meritata pensione. Dopo il racconto di una vita tanto speciale sono fioccate parecchie domande al nostro Renato che per più di un'ora ha deliziato e trascinato tutti gli astanti.





Progetto SAURO 100

Sensazioni Facebook sul viaggio

Continua il giro d'Italia dell'ammiraglio Romano Sauro col suo progetto SAURO 100, un viaggio in barca a vela per 100 porti per 100 anni di storia. Dopo Termini Imerese Romano Sauro ha toccato, a partire da settembre a novembre di quest'anno, tutti i porti siciliani per giungere poi in Calabria a Roccella Jonica e Le Castella per una breve sosta dedicata a un po' di manutenzioni e per le festività. Il resoconto della navigazione di *Galiola III* riporta l'impressione dell'ammiraglio e l'accoglienza ricevuta.

Il viaggio, ormai giunto a ben oltre la metà proseguirà alla fine di gennaio con i porti della Calabria e della Puglia, con delle puntate alle coste albanese e iugoslave e comunque nel mare di Nazario Sauro, l'Adriatico fino alla conclusione prevista per i primi dell'ottobre 2018 a Trieste.



PORTI TOCCATI da settembre a novembre 2017

SICILIA

- Palermo
- Alcamo
- Castellammare del Golfo
- Trapani
- Marsala
- Mazara del Vallo
- Pantelleria
- Lampedusa
- Sciacca
- Agrigento - Porto Empedocle
- Porto San Leone
- Licata
- Gela
- Pozzallo
- Ragusa
- Marzamemi - Pachino
- Siracusa
- Augusta
- Catania
- Giarre - Riposto
- Giardini Naxos

CALABRIA

- Villa San Giovanni
- Roccella Jonica
- Reggio Calabria
- Le Castella



PALERMO

Romano Sauro

Scuola Media don Pino Puglisi (martire della mafia). Palermo 21 settembre 2017. Un incontro intenso, bello con studenti interessati e curiosi di sapere e di sentir parlare di storia patria e di valori, quelli della libertà, della giustizia, della solidarietà.



PALERMO - Brancaccio

21 settembre 2017, ore 10,15: Scuola elementare Nazario Sauro nel quartiere Brancaccio di Palermo, ben noto, ahimè, per fatti di Cosa Nostra, mafia. Non ti saresti mai aspettato quella che invece è stata la più bella e commovente esperienza della mia vita in una scuola. Come dire? Si sente sempre parlare male del Sud, in rapporto al Nord, ma questa, ragazzi, è una cosa straordinaria che ti fa pensare che da questa gioventù, questa gioventù saprà dire di "NO" laddove molti si piegano. Sono ancora commosso e ho scritto di getto quello che scrivo, senza badare alla forma, ma era giusto così. Vi voglio bene saurini, siete sulla BUONA STRADA.

Romano Bosich continuo a dirlo a tutti che questi SONO la speranza di un futuro di soddisfazioni e contribuire a questo dà enorme piacere.

Romano Sauro Romano, a chi lo dici! Subito dopo mi hanno messo un microfono in mano e mi hanno detto: parla! Non riesco a dire nulla per la commozione, veder quei bambini, in Sicilia, tutti vestiti di bianco che sventolavano bandierina dell'Italia, è stata una emozione fortissima e bellissima.



PALERMO - Castellammare del Golfo

Romano Sauro

25 settembre, partenza da Palermo, bella veleggiata e arrivo a Castellammare del Golfo (c'era anche il Sindaco e il comandante della CP). L'equipaggio era composto da Giuseppe, Beppe (che nonostante la sua disabilità è stato veramente eccezionale) e il giovane Alessandro. Grazie.



ALCAMO

Romano Sauro

Ragazzi attentissimi (e silenziosi, complimenti al corpo insegnante) oggi 27 settembre 2017 alla Media Montessori-Mirabella di Alcamo. Anche questa volta gli studenti mi hanno dato grandi soddisfazioni. Bravi e Grazie!



CASTELLAMMARE

Romano Sauro

26 settembre 2017. Incontro con gli studenti della scuola secondaria superiore "Mattarella-Dolci" di Castellammare del Golfo. Sempre interessante l'incontro con i giovani che anche oggi mi hanno dato soddisfazione ascoltandomi in gran silenzio, come attratti dalla mia storia familiare e di Nazario Sauro. Bravi ragazzi e ragazze!



MARSALA

Romano Sauro

Oggi 3 ottobre, giornata dedicata alle scuole medie di Marsala, prima il "Luigi Sturzo", poi, in tre differenti momenti, le terze classi del "Pipitone". Non sto a ripetermi, ma l'interesse con cui i ragazzi ascoltano la storia di Nazario Sauro è encomiabile, il silenzio con cui seguono è straordinario e rimangono sempre molto colpiti quando racconto loro del confronto, in carcere, tra madre e figlio. Fa piacere poi che ti vengano a salutare, a ringraziare e a stringerti la mano. Hanno solo 13 o 14 anni!



MARSALA- MAZARA

Romano Sauro

Trasferimento da Marsala a Mazara del Vallo, presso la base nautica della Lega Navale, 3 ottobre 2017. Equipaggio d'eccezione: mio figlio Francesco. Un buon vento da Levante ci ha spinto a 6 nodi, un tramonto striato dalle nuvole, tra un po' di piovoschi e lampi e fulmini all'orizzonte.



MAZARA DEL VALLO

Roberta Novara

5a OTTICO - MAZARA DEL VALLO

Noi alunni della 5a ottico crediamo che la conferenza tenutasi pochi giorni fa, presso il nostro istituto, sia stata molto interessante. Il Signor Romano ha lasciato in noi la voglia di imparare, la curiosità di sapere sempre di più e mentre parlava e raccontava l'esperienza vissuta dal nonno volevamo sapere cosa succedeva dopo, volevamo sapere il finale! Crediamo che il merito vada al signor Romano Sauro che con la sua storia ci ha fatto capire i valori in cui crede tramandati dal nonno: l'amore, la patria, la famiglia e il concetto di ideale che noi adolescenti stiamo perdendo. Stiamo affrontando un periodo di crisi e non parlo di crisi economica ma di crisi morale. Non ci interessiamo molto alla nostra nazione, alla nostra cultura e ai nostri paesi meravigliosi, crediamo che per vedere qualcosa di bello bisogna andare all'estero non rendendoci conto di quello che abbiamo e che il bello è proprio davanti ai nostri occhi! La conferenza è stata magnifica e ancora più bella è stata la fine. La commozione negli occhi del signor Romano, leggendo la lettera del nonno dedicata ai figli, ha fatto



commuovere anche noi. Abbiamo apprezzato tanto i valori che voleva trasmetterci e non ci dispiacerebbe affatto assistere ad un'altra sua conferenza. Grazie mille, davvero.

Romano Sauro *Che bello e che gioia! Che emozione e che commozone! Sono felice. Molto felice.*

SAURO100 *Care ragazze, cari ragazzi, cara Roberta, cara Angela, cara Ale, cara Vanessa, cara Miriana, caro Mario, cara Marilena, cara Maria, cara Sofia, quanto avete scritto vale il mio viaggio e l'averlo pensato e realizzato. Conferma il mio pensiero.*

SAURO100 *Vi volevo ringraziare dal più profondo del cuore per queste bellissime parole che avete scritto a mio padre e che hanno commosso tanto anche me. Sono orgogliosa di quanto stia realizzando mio padre e questo post mi ha colpito particolarmente.*

Mariantonietta Motzo *Che meraviglia, ho provato la stessa commozione e si rinnova in queste parole!!!*

Marisa Brugna *Quanto terreno fertile per gettare i tuoi semi speciali, caro Romano !!! Saranno produttivi nell'avanzare degli anni di questi ragazzi e tu resterai nel loro animo e nelle loro coscienze... "indimenticabile"!*

Mariangela Veneziani *I giovani hanno bisogno di persone nelle quali credere e prendere ad esempio. I valori non sempre passano di generazione in generazione. Encomiabili questi interventi. Romano, forse da ragazzo non lo avresti mai detto ma... sei un vero maestro! Insegna ed educi più tu con una testimonianza che cento libri di testo.*



da MAZARA a PANTELLERIA

Romano Sauro

Navigazione a vela impegnativa da Mazara del Vallo a Pantelleria. Ma bella, movimentata e anche di sofferenza. Eccoci qui pronti ad incontrare nuovi giovani, nuovi studenti.



PANTELLERIA

Romano Sauro

Ultimo impegno con le scolaresche a Pantelleria: Istituto di Istruzione Superiore "V. Almanza". Molti (circa 200) studenti e studentesse che in silenzio (assoluto) hanno ascoltato la storia di Nazario Sauro (e dei valori in cui credeva: libertà, giustizia, solidarietà) e della Grande Guerra sul mare. Grazie giovani e un pensiero riconoscente anche ai Lions di Pantelleria per l'organizzazione.

LAMPEDUSA

Romano Sauro

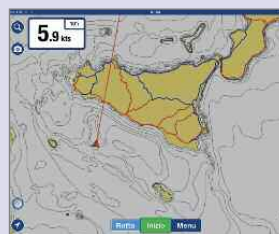
10 ottobre 2017, Lampedusa, sala consiliare dell'Area Marina Protetta isole Pelagie.



Gran sorpresa con i miei "discepoli" aeronautici che qui conobbi e che hanno voluto essere presenti per un saluto, molto caloroso, molto gradito, come se il tempo non fosse mai passato. Grazie di cuore a tutti

Romano Sauro

Incontro con le scolaresche di Lampedusa: Elementari, Medie e Liceo Scientifico. Ragazzi attenti che mi hanno seguito dall'inizio alla fine, in silenzio, con curiosità e interesse. Ennesima conferma della bontà dei nostri giovani se sollecitati e stuzzicati. Un grazie a chi ha permesso che tutto ciò avvenisse.



Navigazione tra Lampedusa e Sciacca

SCIACCA

Romano Sauro

17 ottobre 2017. Incontro con le scolaresche di Sciacca: Istituto Nautico e Alberghiero (con pranzo finale... e che pranzo!).

Isa Petri *Che bravi!!!*

Carla Di Maio *Caro ammiraglio Romano Sauro ma la Sicilia ti ha davvero conquistato mi sa!*

Romano Sauro *Lo puoi ben dire!*

Max Bax *I Mille la conquistarono con le armi, tu col cuore. Tu meriti un monumento che ti ricordi per sempre, come Nazario, come Garibaldi. Io ti ricordo da sempre. Grazie per tutto ciò che fai e dai.*

Francesco Ortega Falcone *Sicilia terra ospitale.*

Romano Sauro

18/10/2017. Navigazione da Sciacca a Porto San Leone (Agrigento).



Equipaggio speciale: Rossella, Aurora, Gabriele, Michele e Alfonso, studenti del Nautico di Sciacca e Angelo, esperto velista di Sciacca.

Isa Petri *Belli tutti!!! E bravo il cuoco che ha sfamato l'equipaggio!*



AGRIGENTO

Romano Sauro

Agrigento-Porto Empedocle, 19 ottobre 2017. Presentazione progetto Sauro100 e presentazione libro "Nazario Sauro. Storia di un marinaio". Grazie Mimmo Argento. Buon vento!

LICATA

Romano Sauro

Finalmente si parte e... si arriva a Licata! Equipaggio speciale come sono sempre speciali i miei equipaggi!

Cettina Camarda *Un caro saluto alla mia Licata!*

Francesco Ortega Falcone *Benvenuto a casa mia Ammiraglio io sono Licatense ! anche se traslocato al nord da tempo immemore!*

Mantia Pina *Ben arrivato nel mio paesello.*

Mantia Pina *Mi piacerebbe essere a Licata purtroppo sono a casa mia a Mentana. A Licata ci sono nata e ci torno quasi ogni anno d'estate. Eccezionale partecipazione di pubblico, emozioni e musica patriottica ieri 23 ottobre 2017 a Licata nella sala del Carmine per la presentazione del libro "Nazario Sauro. Storia di un marinaio" e del progetto SAURO100. Giovani musicanti e coro di giovani cantanti hanno intonato l'Inno di Mameli, la Canzone del Piave e Va Pensiero. Grazie alla Lega Navale di Licata e a tutti quelli che sono intervenuti rendendo questa serata veramente speciale. Un ringra-*

ziamento particolare va alla prof.ssa Angela Mancuso moderatrice e magistrale "direttore d'orchestra" della serata.

Romano Sauro

Giornata intensa anche oggi a Licata con gli studenti di questa splendida cittadina di mare, ricca di storia. Prima il liceo classico, scientifico e risorse umane "V. Linares" poi alle medie "Giacomo Leopardi". Solito grande interesse e ragazzi attenti ad ascoltare le mie storie di mare e di mio nonno. Bravi, bravi, bravi.



GELA

Romano Sauro

Presentazione a Gela nella Pinacoteca Comunale, organizzato da ANMI, Lega Navale Italiana di Gela, Club Kiwanis e Lions. Ha presenziato anche il Sindaco. Ottima serata, ottima partecipazione e coinvolgimento di emozioni. Foto ricordo, televisione e intervista.

Romano Sauro

24 ottobre 2017. Mi porto a Gela per incontrare gli studenti della Media Romagnoli e le studentesse dell'Istituto Magistrale Dante Alighieri. Anche qui grande attenzione e massimo silenzio dall'inizio alla fine della storia. Tutti molto bravi/brave.



POZZALLO

Romano Sauro

L'accoglienza di Pozzallo all'arrivo di SAURO100 oggi 27/10. Non ho parole. **Massimo Cavallari** *Romano... un tripudio di affetto e simpatia... ti rimarranno nel cuore... più della vita in Marina...*

Ludovico Fedostiani *Te lo meriti! Stai facendo una cosa veramente grande!!*

Egidio Alberti *COMPLIMENTI ED AUGURI DI OGNI BENE*



Gianni Vignati *Te lo meriti.*

Romano Sauro

Presentazione del libro "Nazario Sauro. Storia di un marinaio" a Pozzallo tra una folla di giovani e meno giovani ma giovani anch'essi di spirito e animati tutti di amor di patria.

Pozzallo, 30 ottobre 2017. Incontri con le scolaresche delle superiori "La Pira" e delle medie "Rogasi" e del corso serale del Nautico. Grande partecipazione emotiva dei ragazzi. Tutto ciò è stato molto bello.



Romano Sauro

È il momento dei saluti. La sosta a Pozzallo è arrivata alla sua conclusione. Sono stati 4 giorni intensi, pieni di eventi, di coinvolgimenti, di sentimenti e di emozioni. È difficile descrivere quello che si prova dentro, certo le immagini dei tanti che mi sono venuti a salutare sulla barca in questi giorni sono la riprova che tutto è stato molto bello, anche in chi mi è venuto ad ascoltare mentre raccontavo della mia famiglia e della storia d'Italia. Grazie di cuore e un saluto speciale a tutte le istituzioni (il Comune con Sindaco, assessori e presidente del Consiglio, Capitaneria di Porto, Carabinieri, Guardia di Finanza, Avis, Scuole, singoli cittadini, ragazzi e ragazze). Come ho detto a più riprese, tornerò. Grazie. Ma SAURO100 continua il suo giro d'Italia. È l'ora di partire per un altro porto. Per un'altra esperienza. Per altri incontri spero altrettanto coinvolgenti. Prossima tappa: Ragusa e Marzamemi.

RAGUSA

La casa del Commissario Montalbano.



MARZAMEMI

Romano Sauro

Marzamemi, 3 novembre 2017. Presentazione libro e progetto SAURO100 presso Palmento di Rudini. Con il nuovo Gruppo Marinai d'Italia di Pachino e il suo presidente, il grande Giorgio Cerrigone. Marcia della Marina e Inno d'Italia suonati e cantati dal coro Associazione Canto in Coro di Pachino diretto dalla Maestra Raffaella Salerno. Bravi tutti.



SIRACUSA

Romano Sauro

Il viaggio continua. Prossima tappa Siracusa. Ciao Marzamemi e amici di Pachino, mi sono trovato bene, come a casa. Un abbraccio particolare alla famiglia Cerrigone e al grande Giorgio.

7 novembre 2017. Liceo scientifico "L. Einaudi" di Siracusa. Grande partecipazione di studenti alla conferenza "Nazario Sauro e la grande guerra sul mare".

Bravi ad ascoltarmi in silenzio per quasi due ore!

Incontro con l'alberghiero "Federico II" di Siracusa. Un'occasione anche per fare una foto con loro e con la barca. Che bello!

Corrado G. Pisani *Buon pomeriggio Romano! Che bello vederTi tra tanti Ragazzi.....*

Giuseppe Pino Scarchilli *Grande Romano! Stai facendo il pieno di emozioni! Sapevo che la gente di Sicilia ti avrebbe stretto in un abbraccio di questa portata.*

Romano Sauro

Oggi al Nautico "Arezzo della Targia" di Siracusa. Ragazzi fantastici che mi hanno seguito nei miei racconti su Nazario Sauro e la Grande Guerra sul mare con molta partecipazione, attenzione, curiosità e interesse. Bravi bravi!



AUGUSTA

Romano Sauro

Navigazione tra Siracusa ed Augusta con un equipaggio speciale: Piersandro, Francesca, Graziano, Alessia, Diego e Sofia.

Romano Sauro

I ragazzini delle medie sono sempre straordinari. Qui con le prime classi dell'Archimede. Sono commoventi e mi hanno... sostenuto quando hanno capito che ero commosso parlando della mamma di mio nonno. Teneri.

Nina Di Gregorio *Non siamo ancora perduti ammiraglio.*

Anna Sebastiana Bulone *I ragazzi sono la più grande risorsa.*

Antonia Caccia *In tanti anni non mi era mai capitato di leggere od ascoltare una storia simile: delle volte dovremmo immedesimarci tutti per comprendere meglio quello che ha dovuto passare l'eroica madre di Nazario.*

Nina Di Gregorio *È vero. Le donne di questo libro decisamente a margine e fondamentali nel loro ruolo. Il mio pensiero particolare va alla moglie di Nazario e a Nino il bimbo meraviglioso patriota. Leggendo il libro mi pare di stare sempre a riva aspettando Nazario.*

Romano Sauro

Augusta, 10 novembre 2017. Incontro con gli studenti del liceo classico, scientifico, linguistico e scienze umane "Megara". Grande emozione in sala, emozioni alle quali non riesco a sfuggire neanche io. Interviene anche l'Ammiraglio Nicola de Felice, MARISICILIA (ma anche caro amico). Grazie alla Dirigente Scolastica e a tutto il gruppo insegnante e soprattutto ai ragazzi che mi hanno ascoltato, in silenzio e interessati, fino alla fine. Ne è valsa davvero la pena ritardare di un giorno la mia partenza per Catania. Un ultimo, caro e fraterno saluto all'amico e compagno di Accademia Navale Valter Mariano.



CATANIA

Romano Sauro

Inverrà a breve una serie di filmati che raccontano come martedì 14 novembre sono stato accolto nell'Istituto comprensivo "Nazario Sauro - Giovanni XXIII" di Catania. Vi chiedo di vederli tutti, sono brevi ma di un'intensità emotiva fortissima. I nostri giovani e le loro maestre e professoressa sono stati straordinari. Buon ascolto.

Romanino Bonton *Sono contento dell'ospitalità che ha ricevuto da parte dei siciliani, per i quali come sempre l'ospite è sacro.*

Romano Sauro

La "Leggenda del Piave" intonata dagli alunni della scuola "Nazario Sauro - Giovanni XXIII" di Catania.

Monteleone Christian *Un miracolo! Bimbi che cantano la "Leggenda del Piave"! Brividi! Bravi!*

Romano Bosich *Dillo che lo fai apposta... anche le lacrime scendono ascoltando RAGAZZI cantare questo pezzo di storia.*

Monteleone Christian *Mi ricorda le mie elementari... le cantavamo e le studievamo le canzoni patriottiche.*

Romano Sauro

Scuola "Nazario Sauro - Giovanni XXIII" a Catania: si suona e si canta l'INNO d'ITALIA

Pier Luigi Cerrata *Stupendo... bellissimo.*



Alcaras Vincenzo *Emozionante.*
Romano Bosich *Grappo in gola.*
Gianni Vignati *Bellissimo. Nel coro di voci bianche si sente il vocione di Romano.*
Romano Sauro
 Marcia d'Ordinanza della Marina Militare (interpretata dagli studenti della scuola "Nazario Sauro" di Catania in occasione della mia visita e in onore di SAURO100 martedì 14 novembre 2017).
Salvatore Russo *Rivivo emozioni fortissime, bravi! Complimenti per tutto!*
Romano Bosich *BRAAAVIII... BRAAAVIII!*
Cettina Camarda *Bravissimi...!*



SANTA SEVERINA

Miranda Ester Rosa Grasso
 Presso Istituto Comprensivo Santa Venerina. Momento di grande emozione stamattina nell'aula magna del nostro Istituto, quando gli alunni delle terze classi della Scuola Secondaria hanno incontrato l'ammiraglio Romano Sauro, già Commissario straordinario della Lega Navale Italiana, che ha realizzato il progetto "SAURO 100": un viaggio in barca a vela (la *Galiola III*) per 100 porti per 100 anni di storia. Il programma si inquadra nell'ambito delle commemorazioni organizzate a livello nazionale per ricordare sia il centenario della Prima Guerra Mondiale sia la ricorrenza dei 100 anni della morte dell'eroe nazionale Tenente di Vascello NAZARIO SAURO (10 agosto 1916 - 10 agosto 2016), che lo stesso Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha recentemente celebrato, affermando che "è stato un grande italiano, il cui sacrificio è parte delle fondamenta della nostra casa comune e della Repubblica Italiana che gli rende onore".



TAORMINA

Romano Sauro
 Giardini Naxos (Taormina). Breve sosta ma intensa e piena di forti emozioni grazie alle tante persone che ho conosciuto. E una grande gioia, impagabile, bellissima che mi accompagnerà nel resto del mio viaggio: l'incontro con una persona speciale: Deborah.
Deborah Tripoli *La grande gioia di aver conosciuto lei è stata mia, e spero di averle dato la forza e la carica per continuare il viaggio! Buon vento, a presto!*
Romano Sauro *Certo. Non solo per continuare, ma per portarlo a termine. Ora ho un motivo in più.*



Da TAORMINA a ROCCELLA JONICA

Romano Sauro
 All'alba di domenica 19 novembre.
 Direzione: Roccella Jonica (proveniente da Giardini Naxos-Taormina).
Corrado G. Pisani *Buon vento*
Giovanni Musmeci *Buon vento e lustru di luna...*
Vincenzo Curulli *Buon vento e buona navigazione!*
Salvatore Fatuzzo *Buon vento!*
Sebastiano Monieri *Buona navigazione e dolce mare dal nautico di Siracusa, ammiraglio.*

ROCCELLA JONICA

Romano Sauro
 20 novembre 2017, Istituto di Istruzione Superiore di Roccella Jonica. Centinaia di ragazzi attenti ai racconti su Nazario Sauro e la Grande Guerra sul mare. Presenti anche il Sindaco e la Capitaneria di porto con la preside dell'Istituto.
Romano Sauro
 23 novembre 2017, Convento dei Minimi. Presentazione del libro su Nazario Sauro con ANMI e la Lega Navale di Roccella Jonica. Scambio gagliardetti col presidente Ilario Franco.



REGGIO CALABRIA

Romano Sauro
 22 novembre 2017 alle ore 17:47. Reggio Calabria. Incontro con gli studenti del Liceo Scientifico Sportivo "Alessandro Volta". Una scuola all'avanguardia, bella, strutture di primo ordine, impianti sportivi di eccellenza, la migliore fino ad ora incontrata in Italia. Qui avrei studiato anch'io! Ragazzi attenti e in silenzio fino alla fine del mio racconto.
Isa Petri *Fa piacere vedere belle scuole nel nostro Sud. Ci sono belle scuole in giro per l'Italia, ma si parla solo di quelle cadenti. Ad ogni modo è vero che l'ambiente dove studi conta ma ci sono infiniti fattori che possono influire su un'istruzione di qualità. Valutare il grado di preparazione degli studenti non è assolutamente semplice e spesso siamo superficiali sia nel denigrarli che nell'esaltarli.*
Maria Cacciola *È un vero piacere sapere di una scuola così ben attrezzata e con strutture all'avanguardia!*
Michele Bertocchi *Che bello, un saluto da Trieste a tutti.*
Francesca Crisarà *Grazie soprattutto per l'impressione che ha lasciato nei ragazzi. A breve sul nostro sito e la pagina fb della scuola l'articolo di una studentessa giornalista. Buon vento e buon mare.*



GIOIA TAURO

Romano Sauro
 Istituto di Istruzione Superiore (compreso il Nautico) "Severi-Guerrisi" di Gioia Tauro. Semplicemente straordinario. Ragazzi e insegnanti entusiasti in una scuola bellissima dove l'opera del Dirigente Scolastico Giuseppe Gelardi è chiara ed evidente. Bisogna essere orgogliosi che ci siano in Italia, e in particolare in Calabria, scuole come questa dove davvero ti viene voglia di andare a studiare!

Silvana Busceti *Vento in poppa...*
Alessandro Ceccarelli *Grande successo di pubblico. Mi piace*
Carlo Antonucci *Ti avrò detto molte volte bravo e sarò ripetitivo ma: CHISSENEFREGA, ariaribravo!*



LE CASTELLA

Romano Sauro
 Ormeggiato a Le Castella. E poi, a secco per carena.
Alfonso D'ermo *Meritato riposo per la GALIOLA III.*
Luisa del Valle *Allora buon riposo!*
Massimo Cavallari *Ti fermi per l'inverno?*
Romano Sauro *Arriva Natale anche per me. Sarò comunque nei prossimi giorni a Milano, Malcesine, Bergamo e San Bonifacio (VR). A muovermi invece con la barca riprenderò a gennaio.*





Campo di vela Internazionale

CAMPO VELA 2017

Fabrizio Fiume - Gruppo ANMI di Monopoli (Ba)

Quest'anno l'Associazione Marinai d'Italia mi ha dato la possibilità di partecipare al campo di vela internazionale IMC in Bulgaria, a Varna. Questa esperienza molto interessante è stata possibile grazie al Gruppo ANMI di Monopoli, del quale faccio parte insieme a mia madre e ai miei nonni.

Le attività che ci venivano proposte erano sempre più divertenti ed interessanti, come la vela, il canottaggio ed anche altri sport di gruppo. Sono sempre riuscito a svolgerle con tranquillità e costanza. Il gruppo era composto da trentacinque ragazzi provenienti da: Francia, Germania, Belgio, Inghilterra, Italia (eravamo due) e dalla stessa Bulgaria. Mio compagno di Campo è stato Federico Campazzo, con il quale ho condiviso anche il viaggio da Milano a Varna grazie alla disponibilità della sua famiglia. Federico ed io abbiamo quindi dovuto comunicare con i nostri compagni in inglese e francese.

La struttura in cui alloggiavamo era spartana ma il personale è stato molto accogliente e disponibile. Non sono mancate le visite ai musei più importanti di Varna né il "free time" nelle strade più famose e nei centri commerciali. Non ci siamo fatti mancare ovviamente il ristorante di grido per mangiare i piatti tipici della cucina bulgara.

Il paesaggio bulgaro incanta gli occhi dei visitatori e la sua diversità è meraviglia, uno spettacolo che ho potuto percepire durante una giornata interamente dedicata all'escursionismo.

L'ultimo giorno si è svolta la gara di canottaggio tra le quattro squadre formate da noi. La competizione consisteva nel seguire un percorso stabilito dallo staff bulgaro nel minor tempo possibile. La mia squadra si è aggiudicata la prima posizione creando un vero e proprio record, cinque minuti e quattro secondi.

È stata un'esperienza unica che ripeterei mille volte!

Negli ultimi anni, il Campo di Vela CMI è stato ospitato nelle località seguenti

2004	Split	Austria/Croazia
2005	Ostenda	Belgio
2006	Parrow	Germania
2007	Brest	Francia
2008	Plymouth-Torpoint	Gran Bretagna
2009	Sabaudia	Italia
2010	Den Helder	Olanda
2011	Ghumden	Austria
2012	Brugges	Belgio
2013	Kiel	Germania
2014	Varna	Bulgaria
2015	Opaija	Croazia
2016	Opatija	Croazia
2017	Varna	Bulgaria



La Cattedrale di Varna

La IMC (International Maritime Confederation ovvero Confederazione Marittima Internazionale), è costituita dalle Associazioni Nazionali dei Marinai in congedo di Austria, Belgio, Bulgaria, Francia, Germania, Italia e Regno Unito di cui l'Associazione Nazionale dei Marinai d'Italia è il membro più importante con i suoi circa 37.000 associati. La IMC e le Associazioni costituenti, senza finalità di lucro, hanno lo scopo di promuovere in ambito nazionale ed internazionale i comuni valori della cultura e tradizione marinare incentrati sul mare, l'ambiente marino, la salvaguardia della vita umana in mare, l'educazione dei giovani ai mestieri ed alle attività marinare. Il campo di vela internazionale, organizzato annualmente presso uno dei Paesi facenti parte della IMC, è una delle iniziative più importanti rivolte ai giovani perché occasione unica di socializzazione e di scambio culturale oltre che di attività sportiva.

Punti di contatto

Presidenza Nazionale ANMI:
C. A. Massimo MESSINA
tel: + 39-06-3680.2380
mob.: + 39-335.7385235
cerimoniale@marinaiditalia.com

Generalità/Località e Periodo di svolgimento

Il campo di vela 2017 è stato organizzato, come nel 2014, dall'Associazione Marina della Repubblica di Bulgaria, presso l'Accademia Navale della Marina Bulgara sita nella città di Varna, dal 4 agosto (data di arrivo) al 14 agosto (data di partenza).

Varna, conosciuta anche come "la perla del Mar Nero", con una popolazione di circa 500.000 abitanti è la seconda città della Bulgaria, dopo la capitale Sofia.

La città, posta nella parte orientale del Paese, è il capoluogo della regione di Varna e un importante porto sul Mar Nero, vicino al lago Varnesko.

Oggi Varna è un importante centro economico della Bulgaria e del Mar Nero in generale. Le maggiori attività produttive riguardano il commercio, i trasporti (la città è dotata di un importante porto sul Mar Nero e di un aeroporto internazionale), l'industria navale e manifatturiera ed il turismo.

La Repubblica di Bulgaria, dopo la caduta del muro di Berlino, nel 2004 è anche

entrata a far parte della NATO e nel 2007 dell'Unione Europea. Nel Paese, non ancora entrato nel sistema monetario europeo, si usa il Lev che vale 1/2 Euro circa, ossia 1 Euro = 2 Lev circa.

Nel settembre 2004, la rivista FDI ha dichiarato Varna "città dell'Europa sud-orientale del futuro", per la sua posizione strategica, la crescita economica, il ricco patrimonio storico-artistico e l'alta qualità della formazione e dell'istruzione.

Il campo di vela ha riguardato circa 50 giovani di ambo i sessi, di età compresa tra i 15 e i 18 anni, alloggiati in camere da 4 persone in sistemazioni logistiche situate a circa 1,5 km dal luogo dove si sono svolte le attività pratiche.

Il costo di partecipazione è stato di circa € 400 tutto incluso (trasferimento da/per l'aeroporto di Varna, pasti, bevande non alcoliche, assistenza medica, biglietti per le visite ai musei, magliette e berrettini sportivi). Non comprende il costo del biglietto per raggiungere la destinazione e per il ritorno a casa.



Recuperata la salma del Sottocapo Silurista Carlo Acefalo imbarcato sul R. Smg. *Macallè*, morto nel 1940

Luca Ghersi - Presidente del Gruppo di Savona

In un precedente articolo pubblicato sul numero di aprile 2016 di "Marinai d'Italia", era stato ricordato che sull'isolotto di Barra Musa Khebir, nel Mar Rosso, territorio del Sudan, era sepolto il Marinaio Silurista Carlo Acefalo unico deceduto tra i membri dell'equipaggio del R. Smg. *Macallè*.

Carlo, patì un'intossicazione come il resto dell'equipaggio dalle esalazioni di cloruro di metile sprigionato dall'impianto di condizionamento.

Il Comandante riuscì ad incagliare il battello, che fu poi autoaffondato, e fece sbarcare l'equipaggio sull'isolotto deserto.

Il Silurista Acefalo morì di stenti il 19 giugno e lì fu sepolto: unica vittima fra 45 uomini dell'equipaggio.

Carlo era nato il 16 gennaio 1916 a Monastero Vasco (CN) – il papà morì nel corso della Prima Guerra Mondiale – e si trasferì con la mamma successivamente a Castiglione Falletto, nelle langhe piemontesi.

Si arruolò in Marina iscritto alle liste del Compartimento Marittimo di Savona competente per territorio ed inserito negli equipaggi dei sommergibili.

Allo scoppio della guerra si trova imbarcato sul R. Smg. *Macallè* con il grado di Sottocapo Silurista.

La notizia della sepoltura è stata riportata sia sul giornale di bordo del Sommersibile, conservato presso l'Ufficio Storico della Marina Militare, sia sul diario personale che il radiotelegrafista di bordo Ferrando ha redatto giornalmente e che ora è custodito dal figlio a Novi Ligure.

Nel dopoguerra alcuni missionari provarono a proporre il ritorno della salma in Patria ma non se ne fece nulla, la mamma lo aspettò a Castiglione Falletto sino al 1978, anno della sua morte.

Nel 1983, durante una puntata della trasmissione Portobello, presentata da Enzo Tortora, gli ultimi superstiti in vita del Sommersibile *Macallè* tra cui l'ammiraglio Elio



Sandroni ed i marinai Paolo Costagliola, Gino Dulizio, Attilio Manfredini, Osvaldo Paggi, il figlio del Radiotelegrafista Ferrando ed il marinaio Zirona del R. Smg. *Guglielmotti* perorarono la causa per invitare le Autorità dell'epoca a far partire una spedizione di recupero ma anche questa disperata richiesta finì nell'oblio.

E veniamo ai giorni nostri; nel 2014 il regista Italo-Argentino Ricardo Preve, Socio del Gruppo ANMI di Savona, si trova sull'isolotto di Barra Musa Khebir per realizzare dei documentari scientifici.

Quasi per caso, chiaccherando con una guida locale, viene a sapere che sull'isolotto è sepolto un Marinaio Italiano

della Regia Marina; incuriosito si fa accompagnare sul luogo descritto ed in effetti si trova davanti ad una sepoltura diversa da quelle del luogo mentre alcuni sub francesi gli raccontano che fino a pochi anni prima c'era anche una Croce Cristiana.

Il nostro Socio si appassiona immediatamente alla vicenda e ritornato in Italia si mette alla ricerca di notizie *in primis* recandosi all'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma.

L'amico Ricardo Preve è conosciuto perché la sua famiglia donò alla Marina Militare, negli anni 90, la barca a vela *Carol* costruita a Varazze nei Cantieri Baglietto usata attualmente come Nave Scuola a vela.

Carlo in Piemonte ed in Argentina con la ricostruzione in studio di una parte di sommergibile (grazie anche alla preziosa collaborazione dell'Armata Argentina) e le riprese in esterna a Claromeco località a circa 600km da Buenos Aires in presenza di dune sabbiose molto simili al paesaggio sudanese.

Ottenute finalmente tutte le autorizzazioni, il giorno 1 ottobre da Port Sudan parte la spedizione del M/V *Don* con a bordo Riccardo Preve, Lorenzo Segalini, Maurizio Chiarenza, il Dott. Cosimo Giacchetti archeologo ed il Prof. Matteo Borrini antropologo forense. Destinazione finale l'isolotto di Barra Musa Khebir per scrivere (possibilmente) l'ultimo capitolo di questa vicenda.



Lunedì 9 ottobre i resti, ricoperti dal Tricolore Navale, espletate le pratiche amministrative e dopo aver recitato la Preghiera del Marinaio, vengono sbarcati dalla M/V *Don* e consegnati ufficialmente al Wali (Governatore) della "Red Sea Province" alla presenza di tutte le Autorità Civili e Militari nella spianata del Palazzo del Governo a Port Sudan.

Sono ora necessari ulteriori passaggi burocratici che speriamo siano brevi, perché l'Autorità Sudanese possa consegnarli all'Ambasciata Italiana. A questo punto sarà cura del Governo Italiano riportarlo in Patria dove auspichiamo sarà accolta con tutti gli Onori. La Città di Savona il cui Gonfalone è decorato di MOVIM, nella cui Piazza Mameli esiste l'unico Monumento in Italia che dal 1927 tutte le sere alle ore 18 batte i 21 rintocchi in memoria dei Caduti, è la città sede del Compartimento Marittimo di iscrizione del Marinaio Carlo Acefalo, è Sede del Gruppo ANMI dell'autore del recupero, è da sempre porto del Piemonte, si è offerta ufficialmente come terminale marittimo dell'ultimo viaggio che il Marinaio Carlo Acefalo compierà prima di essere finalmente sepolto a fianco della mamma Francesca nel cimitero di Castiglione Falletto. Dal punto di vista cinematografico è iniziata l'opera di montaggio delle oltre 60 ore di riprese eseguite, che vedrà la realizzazione del docu-film "Tornando a casa" della durata commerciale di circa 90 minuti; l'opera sarà presentata nei principali Festival Cinematografici del mondo mentre nelle sale dovrebbe uscire nella tarda primavera del 2018.



Così nasce il progetto "Tornando a casa", un documentario che racconta la storia di questo sfortunato ragazzo che per uno strano scherzo del destino è morto in guerra ma non per causa bellica ed è stato sepolto su un isolotto a migliaia di chilometri lontano da casa; il capitolo finale deve essere però il recupero della salma, il ritorno in Patria e la sepoltura a fianco della mamma.

In questi anni si sviluppa tutto un lavoro di ricerca, richieste di autorizzazioni tramite il Ministero degli Esteri Italiano e lo Stato del Sudan, trattative chiuse e riaperte, alle quali tutti abbiamo collaborato con estrema determinazione certi del risultato finale.

Nel frattempo sono stati ottenuti importanti patrocini morali sia nazionali (la Presidenza ANMI è una di queste) sia esteri ed il documentario prende forma con riprese effettuate nei luoghi di origine di

Sabato 7 ottobre ricevo la chiamata del Socio Ricardo... *Missione Compiuta... abbiamo eseguito lo scavo e recuperato ciò che rimaneva di Carlo... tutto corrispondeva a quanto descritto dai documenti e dai testimoni oculari dell'epoca.*

Dalla perizia forense elaborata dal Prof. Matteo Borrini si attesta "...I dati biologici rilevati, i documenti storici analizzati e la morfologia della struttura funeraria confermano oltre ogni ragionevole dubbio l'identità dei resti rinvenuti come quelli appartenuti al sottocapo silurista Carlo Acefalo, nato a Monastero Vasco il 16 Gennaio 1916 e deceduto il 19 Giugno 1940 a Barra Musa Khebir..."

Le spoglie mortali sono state riposte nel contenitore ed avvolte con la Bandiera della Marina Militare Italiana che il Gruppo ANMI Vanni Folco di Savona aveva affidato al socio Ricardo proprio per questo motivo.



Cipree, una storia antica

Andrea Mucedola
pubblicato originariamente
su www.ocean4future.org

Le prime cipree apparvero sulla terra circa 100 milioni di anni or sono nel basso Cretaceo (*Cypraea bernaja* e *Palaecypraea*). In seguito nel Pliocene e nel Pleistocene, con un clima di tipo subtropicale, si svilupparono numerose famiglie di cipree, attualmente caratteristiche di mari caldi, che poterono così vivere ad elevate latitudini. Anche nei giacimenti fossiliferi pliocenici italiani è relativamente frequente la possibilità di imbattersi nel ritrovamento di esemplari di cipree.

Umbilia eximia

Fu in quel vasto, caldo e poco profondo golfo, che oggi chiamiamo Pianura Padana, che da cinque a circa due milioni di anni fa si formò un grande bacino marino, collegato ad Est con l'attuale Mar Adriatico. Le coste del grande golfo erano rappresentate a Nord e ad Ovest dalla attuale cerchia prealpina ed a meridione dal versante padano dell'Appennino con un gran numero di isole che oggi sono le colline toscane. Era un ambiente quasi tropicale, adatto alle cipree che si poterono riprodurre in maniera copiosa. La loro forma caratteristica, che richiama il sesso femminile, era considerata dai primi popoli un simbolo di fertilità, il che le rendeva estremamente popolari e ricercate anche nell'antichità.

Cypraea moneta

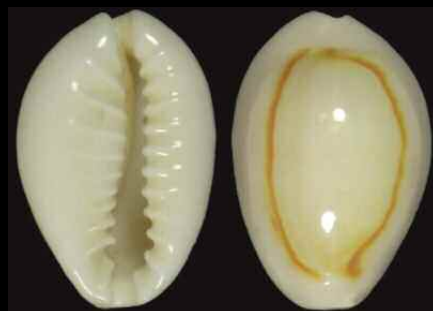
Nel tempo le conchiglie di questi molluschi divennero conosciute come strumento di pagamento e simbolo di ricchezza e di potere. Questo "uso monetario" ha continuato ad esistere in molti

luoghi fino al 20esimo secolo. Se osserviamo queste conchiglie possiamo comprendere come varietà quale la *Cypraea moneta* o la *Cypraea annulus* potessero essere utilizzate come mezzi di pagamento. Tutte le caratteristiche tipiche del denaro, vale a dire durata, praticità, convenienza, riconoscibilità e divisibilità sembrano essere incorporate in questi piccoli gusci. In confronto ad altri prodotti organici, le conchiglie resistono ad una facile manipolazione.

Cypraea annulus

Sono piccole e molto trasportabili e la loro forma e look affascinanti offrono loro una perfetta protezione contro la falsificazione. Inoltre, il conteggio non era sempre assolutamente necessario in quanto, avendo queste conchiglie le stesse dimensioni, il loro peso complessivo era sufficiente per determinare il valore di un pagamento. Inoltre, le conchiglie potevano essere state imballate o stringate a unità più grandi. Sul mercato bengalese, ad esempio, grandi pagamenti venivano effettuati con cestini pieni di cipree, ognuno contenente circa 12.000 conchiglie.

In breve, divenne quindi il mezzo di pagamento più comunemente utilizzato in gran parte dell'estremo Oriente, dall'Asia all'Africa, dall'Oceania fino anche ad alcuni luoghi in Europa. Il ritrovamento di oggetti bronzei cinesi, i più antichi risalenti al XIII secolo avanti Cristo, ne hanno rivelato questo uso monetario. Questa tradizione ha lasciato tracce nella lingua cinese scritta al punto che rappresentazioni semplificate della conchiglia della ciprea



fanno ancora parte dei caratteri di parole che hanno un significato fortemente economico (come ad esempio nei termini relativi a monete, acquisto e tesoro). Queste cipree, in mandarino chiamate *bei*, erano già usate dal 2 millennio prima di Cristo dalla dinastia cinese Shang fino a quella Zhou e furono un'intelligente soluzione per essere utilizzate come "moneta corrente". Infatti, esse venivano pescate nel sud della Cina e solo i monarchi potevano approvvigionarsene assumendone quindi il monopolio. Inoltre, essendo conchiglie naturali non potevano essere contraffatte. In seguito, si arrivò ad imitarle facendole in osso, giada, creta, bronzo ed argento placcato in oro. Sebbene si pensa che le prime potrebbero essere state fatte come monete di sepoltura, le imitazioni in metallo erano sicuramente impiegate come moneta corrente. Il carattere *bei*, mostrato in forma completa fa parte dei 400 caratteri cinesi e significa il termine "valore". Due segni orizzontali simbolizzano proprio le linee della parte inferiore della ciprea. **宝贝** *lii*. Una curiosità, se voltate il simbolo potrete riconoscere le stringhe con cui le conchiglie "moneta" venivano poste intorno al collo, ovvero in una collana.

La raccolta delle cipree ed il loro commercio diventarono un'industria in molti luoghi dell'Oceano e Indiano e Pacifico,

come alle Maldive dove sia gli uomini che le donne dei villaggi erano coinvolti nella raccolta ed avevano precise responsabilità lavorative. Le donne tessavano tappetini con le foglie degli alberi di noce di cocco che poi venivano messi in mare. I molluschi ricoprivano questi



stuoie che venivano poi ripescate e lasciate sulle spiagge a seccare. Il caldo e gli insetti provvedevano alla pulitura dell'animale e in poco tempo le conchiglie erano pronte per iniziare la loro vita come valute. Un sistema decisamente pratico.

Gioielleria

Come abbiamo visto, le cipree avevano un uso economico, come moneta di scambio. Esporre bracciali o collane era quindi una dimostrazione di opulenza. Da cui l'usanza per le donne di indossare ricche collane ed ornamenti. Inutile dire che le cipree si prestavano particolarmente per via della loro costanza di dimensioni e colori. Più cipree venivano mostrate più abbiente era la donna che le portava. In Africa si usano tuttora come decorazione intorno alle braccia o fra i capelli.

L'uso delle cipree come gioielli è da considerarsi quindi molto antico ed è stato anche rivisitato in tempi moderni; che dire ... il risultato, come potete vedere, non è da meno.

CREDITI FOTO

<http://www.ocean4future.org/archives/14809>
Credits Photography/Creative Director: Emmanuel Arewa I @spotlightpi Makeup: Jibike Faboro I @kikyfabz Models: Bonita Nanfe J.Kefas I @mimzbee of Zahara Model MGT Aduke Shitta Bey I @adukebey_of Beth Model MGT Teminikan Idowu I @teminikan_of Few Model MGT Image Retouching: Toyin Adeleke I @verified_imagery Chinese symbols for treasured object, treasure, darling, baby, cowry, cowrie





Allieve e Allievi dell'Accademia Navale visitano il sommergibile A. Provana presso il Gruppo ANMI di Torino

Il 19 novembre 2017 per la storia dell'ANMI di Torino sarà ricordato *nel diario di bordo* perché per la prima volta, dal 1896, due cadette e trentuno cadetti dell'Accademia Navale sono venuti in visita nella nostra sede in riva al Po.

Gli Aspiranti Guardiamarina della terza classe ATEIRES del corpo di Commissariato e di Stato Maggiore, accompagnati dal CF Francesco Marzi, hanno accettato il nostro invito per visitare il sommergibile *Andrea Provana* (1915-1928) cimelio della Prima Guerra Mondiale, unico esemplare in Europa, che peraltro è stato usato a quei tempi come battello di addestramento proprio dagli allievi ufficiali di allora.

Il Presidente dell'ANMI Torino Gr. Uff. Gianfranco Dalla Gassa li ha così accolti:

"Gentili Allieve ed Allievi, benvenuti a bordo della nostra sede dell'ANMI di Torino che, per noi è virtualmente il nostro Vascello che oggi Vi ospita per la prima volta dal 1896; un onore per noi tutti qui presenti.

Qui, a Torino, nasce la prima Associazione, costituita esclusivamente da marinai che avevano "servito senza macchia nella Regia Marina" con il nome di "Società Militari congedati dalla Regia Marina". Si definiva "Società di Mutuo Soccorso" per aiutare le famiglie dei marinai in difficoltà.

Un augurio a Voi, uomini e donne di mare che proseguirete al meglio la prestigiosa tradizione militare e civile sul mare, supportati da una passione che come ha detto il Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli: "nessuno, nessuno, farebbe il mestiere del marinaio se non si divertisse".. Che la visita al battello Provana, dove Cadetti come voi si sono addestrati in passato, rimanga nei Vostri cuori.

*W l'Italia W la Marina
Buona visita!*



Associazione Nazionale Ufficiali Marina Provenienti dal Servizio Effettivo

Bollettino informativo n. 2 - Anno 2017 per i Soci ANMI (Ufficiali e Sottufficiali)

Pensioni pagate in più - Nessuna restituzione

La legge n. 88 del 1986, all'art. 52, comma 2 precisa che laddove siano state riscosse rate di pensione risultanti non dovute, non si fa luogo a recupero delle somme, salvo che l'indebita percezione sia dovuta a dolo del pensionato. Ciò, naturalmente, a seguito di provvedimento pensionistico definitivo espressamente comunicato all'interessato. Tale principio è ribadito anche dalla L. 412/1991, art. 13. La novità importante viene fuori dalla sentenza n. 482/2017 con cui la Cassazione ha precisato che secondo il principio generale ex art. 52 della legge 88 sopracitata "le pensioni possono essere in ogni momento rettifiche dagli enti erogatori in caso di errore di qualsiasi natura commesso in sede di attribuzione e di erogazione della pensione, ma non si fa luogo al recupero delle somme corrisposte, salvo che l'indebita prestazione sia dovuta a dolo dell'interessato" (insomma: pensioni pagate in più, l'INPS non può chiedere indietro i soldi).

Promozione a titolo onorifico

Con circolare n. M. D GMIL REG2017 0399353 in data 06.07.2017 PERSONIL ha emanato le disposizioni esecutive sulle norme in titolo previste dal decr. Legislativo 29.05.2017 n. 94.

La decorrenza è fissata al 1° gennaio 2015 e si applica, solo dopo tale data, ai militari in servizio permanente che dopo aver prestato almeno 15 anni di servizio e, nell'ultimo quinquennio, l'abbiano svolto senza demerito, è attribuita la promozione ad anzianità al grado superiore a seguito di cessazione avvenuta per:

- Raggiungimento dei limiti di età;
- Collocamento in ausiliaria o riserva nei casi previsti dalla vigente legislazione;
- Infermità o decesso dipendenti da causa di servizio;
- Rinuncia al transito all'impiego civile (art. 923), sempre che l'infermità dipenda da causa di servizio.

La promozione, esclusa per gli Ufficiali, Marescialli, Sergenti e Graduati che rivestono grado apicale del ruolo di appartenenza, è attribuita a mero titolo onorifico e non produce effetti sul trattamento economico previdenziale e pensionistico, nonché sul trattamento di ausiliaria del personale interessato.

PERSONIL ha confermato che tale decreto vale solo per gli Ufficiali collocati in quiescenza dal 1° gennaio 2015 e che i relativi decreti di promozione saranno diramati dalla Direzione Generale stessa senza che gli interessati, aventi diritto, presentino domanda. Per tutti gli altri vale la posizione acquisita all'atto del pensionamento.

Speciali Sovvenzioni

Si porta a conoscenza degli Ufficiali delle F.F.A.A., sia in servizio che in quiescenza, che l'Istituto Nazionale di Beneficienza "Vittorio Emanuele III" eroga contributi "una tantum" per comprovate condizioni di bisogno a favore degli Ufficiali, vedove di Ufficiali e loro familiari. La domanda, corredata da idonea documentazione attestante uno stato di bisogno, va indirizzata a:
ISTITUTO NAZIONALE DI BENEFICIENZA
VITTORIO EMANUELE III
Via Labicana, 1 00184 ROMA (RM) Tel. 06.77250880
e-mail: vittematerzi@yahoo.it



OROLOGIO CRONO
Impermeabilità: WR 5 ATM - Vetro: minerale piatto
Cassa: metallo lucido 42 mm Corona: serrata a pressione
Movimento: Seiko Vd54 - Cinturino: pelle, stampa cocco
Quadrante fondo opaco con guilloché.



ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113
oppure inviare una mail a:
info@pubbligest.com
pubbligestroma@gmail.com

Seguici su Facebook

Altri articoli si possono trovare su:
www.pontedicomando.com



POLO IN COTONE
con colletto tipo solino
Taglie dalla S alla XXXXL

BORSA DONNA
Tessuto nylon 600D .Patta con chiusura in velcro
Fodera interna e tasche interne porta oggetti.
Dimensione: cm. 32 x 25 x 10

BERRETTUCCIO
Tessuto 100 cotone. Chiusura con cinturino in tessuto e fibbia.

POLO SOMMERSIBILISTI
Colletto blu da un lato dall'altro lato con tricolore. Inserto tricolore su manica dx.
Tessuto 100% cotone piquet. 210 gr



GILET TECNICO SOFTSHELL
Tessuto triplo strato morbido ed elasticizzato. 96% poliest. 4% spandex.
Resistenza colonna d'acqua 1000 mm.

GIACCA ANTI PIOGGIA LEGGERA
Interno foderato in rete. Sistema a scomparsa nella tasca. Tessuto esterno 190T poliestere. Fodera in mesh poly 70 g.

GIUBBINO NAUTICO IDROREPELLENTE
Tessuto esterno 100% nylon, fodera in poliestere e micro pile. Imbottitura medio-leggera. Cuciture termo nastrate.

FELPA
Cerniera divisibile. Cuciture ribattute in contrasto. Costine elasticizzate.
Tessuto 80% cotone, 20% poliestere

Prodotti disponibili a prezzi scontati per
appartenenti ANMI

www.rodorigoeditore.it

0666166539

info@rodorigoeditore.it

