

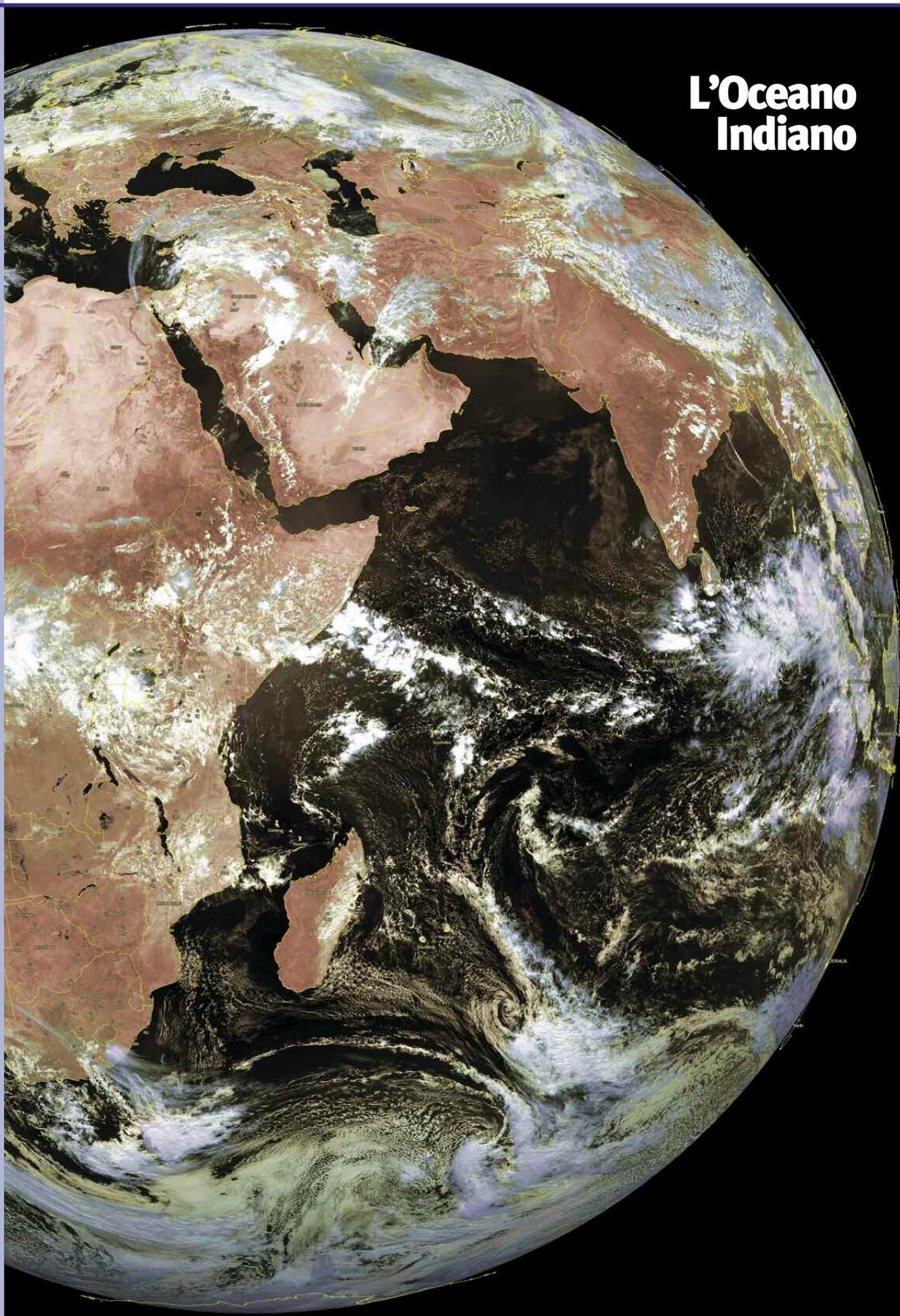


Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

**L'Oceano
Indiano**



Anno LXII
n. 6 • 2018
Giugno

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





La scuola è immagine e somiglianza della società



Stefano Foti

Mio padre era un professore di scuola media superiore ed ha dedicato alla scuola tutta la vita. Sosteneva che gli studenti hanno numero pari di diritti e doveri: hanno, per esempio, il diritto ad avere scuole pulite, strutturalmente sicure, diritto ad avere insegnanti preparati e modello di vita, diritto a ricevere un insegnamento equilibrato nel peso, sostenibile e utile. Hanno il dovere di studiare, rispettare i docenti, gli arredi (materiale dello Stato, dunque di tutti) e gli orari, impegnarsi al miglioramento continuo. Così, tre a tre, palla al centro. Infine, non si rassegnava al cambio di "ragione sociale" del Ministero, sempre preferendo la sostanza di quello storico "Ministero dell'Educazione" al più riduttivo "dell'Istruzione", considerando quest'ultima una parte sola dell'operato della scuola e del corpo docente. Anche lui ha avuto a che fare con il bullismo, ne parlava spesso, ma nessun caso eclatante gli è mai scoppato fra le mani, forse i suoi metodi ne scoraggiavano l'insorgenza, la virulenza e la diffusione.

Ora leggiamo dei casi di Velletri, Modena, Lucca e tanti altri, episodi bollati con un riduttivo termine di bullismo nei confronti di altri studenti più deboli e perfino degli insegnanti. A ben guardarli, sono episodi di vera e propria violenza, fisica e verbale, perché non saprei altrimenti definire il lancio del cestino della carta contro la professoressa, le minacce di sciogliere la prof nell'acido o la intimidazione al professore di "mettersi in ginocchio" e di non farlo "incazzare", così come i pugni e le aggressioni ai compagni, per non parlare poi di quelli sferrati agli insegnanti dai vari genitori accorsi alla difesa del pargolo. Mi colpiscono le risatine dementi dei compagni che filmano gli episodi e li "postano" sui social come se fossero bravate da imitare, senza alcuna presa di distanza da piccoli individui già sulla buona strada per diventare grandi delinquenti. Ricordo una canzone di Antoine, anni sessanta, che diceva "Sei bello e ti tirano le pietre, sei brutto e ti tirano le pietre, qualunque cosa fai... tu sempre pietre in faccia prenderai!". Oggi, potrebbero cantarla in coro i nostri insegnanti, aggiornando il testo perché ti tirano cestini, pugni, calci e perfino coltelli.

Dobbiamo riflettere, senza tuttavia generalizzare, su una scuola divenuta (o in via di divenire) luogo di raccolta indifferenziata di frustrazioni familiari. Sono forse questi episodi l'indice di una società in dissoluzione, ove si fa largo il concetto del farsi giustizia da sé, del disprezzo delle regole e di chiunque le rappresenti, insegnante o Stato che sia? Continuiamo a sentire che sono ragazzi cresciuti ed abbandonati a se stessi, che non hanno ricevuto né assorbito quei valori essenziali per una crescita (anche intellettuale) armoniosa, sana e rispettosa del vivere in società. E allora, cosa facciamo? Lasciamo che la violenza e la maleducazione vadano a ruota libera, che prenda piede e si diffonda come una moda, senza intervenire? Soluzioni proposte (al nuovo Governo): sospensione immediata degli studenti in "flagranza di reato" (dagli insulti alle aggressioni, fisiche e verbali), ridefinizione del ruolo dei docenti, dirigenti e personale ausiliario della

scuola come "pubblici ufficiali" quando in servizio, ridare un voto determinante alla nostra vecchia e cara "condotta" (non so oggi come la si chiami dopo le innumerevoli giravolte e ridenomiazioni subite). È pur vero che tanti cafoni, maleducati e violenti si annidano fra i genitori (a loro volta frutto di "quella" scuola del "vietato vietare", ricordate?) che danno un pessimo esempio ai propri figli (a volte, con la loro assenza, li abbandonano a loro stessi). Credo sia arrivato il momento per un giro di vite che riporti le coscienze al valore fondante e primario dell'istruzione quale elemento essenziale dell'educazione dei ragazzi. Avremmo davvero bisogno di un De Gaulle con la sua celebre frase: "La récréation est finie". Non giovano certo, a questo obiettivo, anni ed anni di televisione-spazzatura, orrori grammaticali e sintattici di presentatori, tronisti e divette semi analfabeti ma onnipresenti, che potrebbero avere convinto i ragazzi che nella vita si può fare strada anche così, tenendo testa a maestri e professori su qualsiasi argomento (ritenendo sufficiente un'occhiata su *smartphone* o Wikipedia).

Il brodo del bullismo deriva dalle classi-pollaio, dalla scarsa considerazione di cui godono gli insegnanti e dalla loro inefficiente selezione, dalla considerazione che la scuola sia una mera "spesa da tagliare" (14% in meno negli ultimi 5 anni, secondo i dati OCSE) e non un investimento sul futuro, da sostenere e, caso mai, incrementare.

La scuola è immagine e somiglianza della società: dovrebbe essere ripristinato il concetto basilare che si è responsabili delle proprie azioni, fin dall'età della ragione, che chi sbaglia non deve essere compatito o avvolto da mille scusanti ma punito (oltre e prima che recuperato). Che Stato è mai quello che considera come incarico assolutamente minore e sottopagato quello dei maestri elementari e dei professori, cioè degli uomini e delle donne che hanno la responsabilità, insieme alla famiglia, di prendere dei pulcini ignoranti e farne uomini e donne colti, che sanno leggere, scrivere, fare di conto e, domani, vivere in società?

Sul "Corriere della Sera" del 5 giugno scorso, il noto editorialista Ernesto Galli della Loggia ha rivolto al neo-Ministro dell'Istruzione l'invito al "cambiamento" (motto di questo Governo), reintroducendo la predella sotto la cattedra dell'insegnante, l'obbligo per gli studenti di alzarsi in piedi all'ingresso e all'uscita del docente, il divieto di ogni forma di occupazione/autogestione, la cancellazione di un qualunque ruolo delle famiglie nell'istituzione scolastica, l'affidamento delle pulizie interne e del decoro esterno degli edifici scolastici agli studenti della scuola stessa, il divieto di portare all'interno degli edifici scolastici (e tanto più in classe) lo *smartphone*, vietandone la vendita e l'uso ai minori di 14 anni, le gite scolastiche solo in Italia. Non ho scritto io queste proposte, le ha scritte uno dei più stimati "opinion maker": io semplicemente le condivido appieno, aggiungendovi, perché no, tempo pieno per tutti, divisa scolastica per ogni istituto (così la facciamo finita con minigonne inguinali, bermuda strappati e "ciavatte" in classe), meno vacanze e sport obbligatorio per tutti.



I nostri due giovani studenti, Alessandro Capasso e Alessandro Pontesilli, iscritti al Gruppo ANMI di Cisterna di Latina hanno fatto parte dei 28 studenti imbarcati su Nave *Palinuro* dove hanno avuto modo di conoscere altri ragazzi e consolidare amicizie. Purtroppo il 15 aprile 2018 questo sodalizio è stato funestato dalla morte, avvenuta a causa di un incidente stradale verificatosi a Nocera Superiore, del giovane 17 enne Raffaele Rossi di Sant'Egidio e, in occasione dei funerali, tutti i compagni del *Palinuro* hanno voluto essere presenti con un "cuscino" e con una lettera di saluto letta da una ragazza, di quel Gruppo.

Raffo Baffo

Noi siamo la prova, la prova di quanto un ragazzo, di nome Raffaele che nessuno conosceva o aveva mai visto, a parte me, prima dell'imbarco, sia speciale. Perché Speciale?

Beh spiegarlo a parole non è semplice... quel sorriso che avevi sempre stampato sulla faccia non si spiega a parole... Sappiamo solo che in quelle due settimane dove tutti eravamo perfetti sconosciuti, tu, o in un modo o in un altro, sei riuscito a spiccare tra battute e facce da pagliaccio che solo tu sapevi fare.

Raffo Baffo ti chiamavamo, che quando era il momento di fare il turno di guardia eri sempre l'ultimo a scendere dalla tua amata amaca, tu che prendevi sempre qualche pacco di biscotti in più per conservarlo nell'armadietto per poi tirarlo fuori durante il turno quando nessuno vedeva... e certo chi ce la faceva a stare 4 ore senza mettere qualcosa sotto i denti... *uagliò ij teng fam* le parole che ti uscivano più spesso dalla bocca... e poi abbiamo i sorrisi... ma quanti ce ne hai fatti fare con i tuoi modi di fare e le battute, quanti? Impossibile contarli.

Con quel sorriso hai veramente conquistato tutti Raffo in appena due settimane... cosa non da tutti, anzi da pochi, i migliori. Noi vogliamo ricordarti così... un ragazzo SPECIALE!

Ciao Raffo Baffo sempre nei nostri cuori.

I ragazzi del *Palinuro* 2017

Al giornale "Marinai d'Italia"

Buongiorno, desidero segnalare la meritoria opera dell'Associazione Croata VANGA (Fucilieri di Marina) di Pola, guidata dal presidente Karlo Godina, che con grande spirito di fratellanza organizza e partecipa spesso a cerimonie commemorative riguardanti i Caduti Italiani e periodicamente prende anche cura del Cimitero Italiano di Pola. La loro opera, e lo dice un Fiumano figlio di Fiumani, oltre che evidenziare un senso dell'Onore Militare ammirevole, fa rinascere un senso di speranza nei rapporti tra Uomini, anche se un tempo avversari, di cui l'essere Marinai è sempre stato un tramite e una fonte di ispirazione.

Stefano Foti
Gruppo Varignano Incursori

Caro amico, il giorno 28.04. siamo stati sul posto dell'affondamento del Cesare Rossarol. Ti mando un paio di foto dove si vede quello che abbiamo fatto.

Nella foto di gruppo sono il sindaco di Lisignano, rappresentanti del Turismo, il Custode del Museo di Marina per Istria, direttore del club subaqueo e noi "Vanga". Il giorno 16 di novembre organizzeremo per i 100 anni della tragedia la visita al monumento, col supporto della marina da guerra per andare sul posto della Rossarol dove i sommozzatori porteranno una ghirlanda per i caduti. Avviseremo il consolato Italiano, la marina Croata e sarebbe bello che pure voi fosse qui presenti.

Karlo Godina



Contributi 2018

Gruppo di New Jersey (USA)	€	26,42
Gruppo di Torino	€	60,00
Gruppo di Sarzana (SP)	€	54,00

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

**Avviso
ai Naviganti**



In copertina
Una suggestiva immagine
dell'Oceano Indiano
(vds art. a pag. 4 e segg. di Andrea Tani)

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Vicedirettore
Angelo Castiglione

Redazione
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 34.800

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



13 maggio 2018
Centomila Alpini sfilano a Trento.
Nella foto il defilamento dei "nostri"
già dell'equipaggio di Nave Alpino

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 Oceano Indiano
Così importante e così sconosciuto

8 La "flotta del Lupo"

12 L'articolo impossibile

15 Crociera dei Marinai d'Italia 2018
MSC Poesia

18 Uragano Anna

22 Premuda

27 Museo della Corazzata Roma e dei CC.TT. Da Noli e Vivaldi

28 Le cartoline raccontano

30 Foto d'epoca

32 Recensioni



**Dal 1° giugno 2018
saranno trattate solo:**

- le foto pervenute alla Presidenza Nazionale inviate alla casella di posta elettronica della redazione giornale@marinaiditalia.com in formato digitale (con risoluzione ottimale per la stampa di 300 dpi e una misura di base pari a 10 cm. che di massima corrisponde al "peso" di 1,2 megabyte);
- le foto in cui sia palese il corretto impiego della divisa sociale (come riportato nel "Regolamento di attuazione dello Statuto dell'ANMI" - ed. 2012).

In ottemperanza al GDPR (General Data Protection Regulation) 679/2016, entrato in vigore a far data dal 25 maggio 2018, si assicura che la ditta incaricata della distribuzione del "Giornale dei Marinai d'Italia" (DATASPED, SRLS - Via Ragusa 13/A, 00041 Albano Laziale - RM) provvede alla cancellazione dei file elettronici contenenti i dati dei Soci ANMI ai quali, avendo espresso il proprio assenso a riceverlo, il periodico viene inviato per posta.

La cancellazione dei dati viene eseguita al termine della fase di cellofanatura (che precede quella della consegna delle copie del "Giornale" alle PP.TT.). DATASPED SRLS comunica via email a questa Presidenza Nazionale, di volta in volta, dell'avvenuta cancellazione dei file di che trattasi.

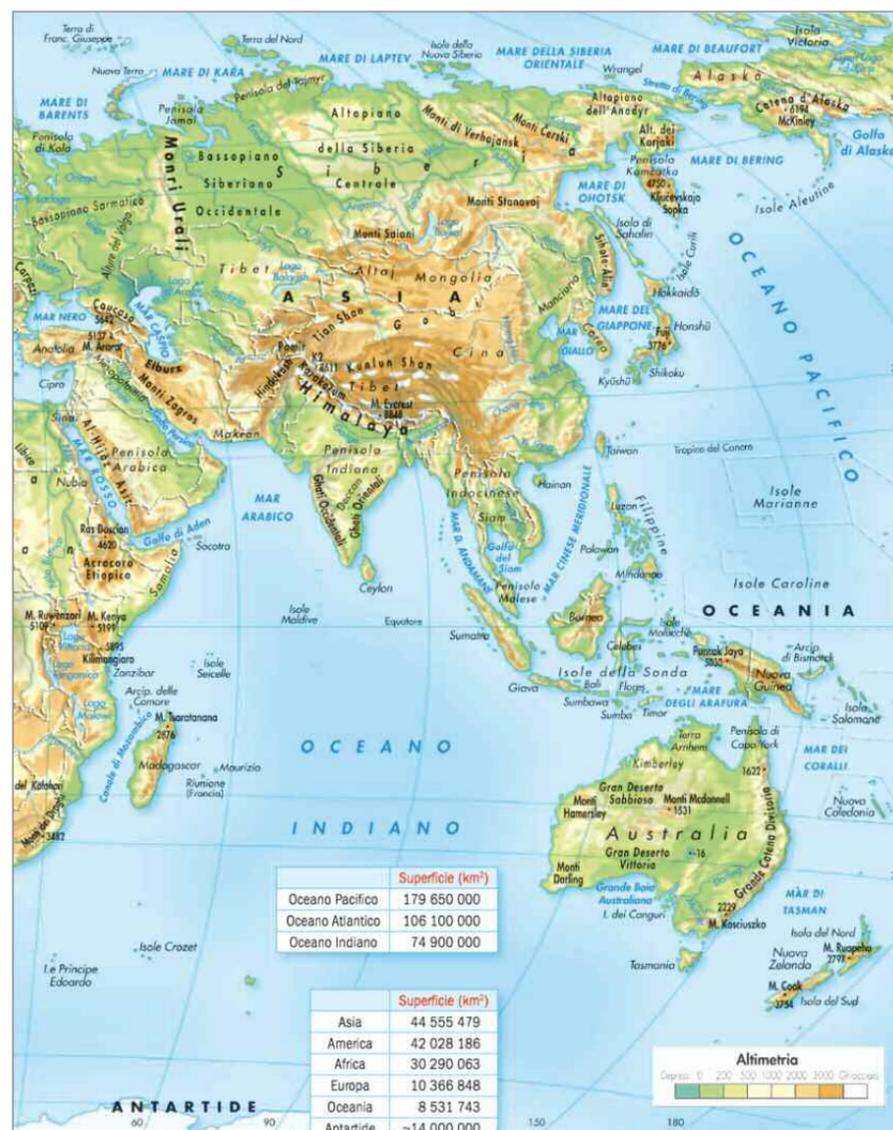
LA REDAZIONE



OCEANO INDIANO

Così importante e così sconosciuto

Andrea Tani - Esperto di Geopolitica



Oggi c'è bisogno di guardare all'Oceano Indiano con una prospettiva innovativa, che poi corrisponde alla visione storica di un bacino unificante e fecondante come pochi - l'"Oceano Indiano Allargato", potremmo definirlo, liberamente traducendo "The Greater Indian Ocean"

frequentemente citato nella letteratura geopolitica anglosassone. Esso comprende il Mar Rosso, il mar Arabico, la Baia del Bengala, lo stretto di Malacca il mar di Giava e quello della Cina Meridionale e si stende fra il Sahara, il Medio Oriente, il Sud Africa, l'altipiano iranico e

il sucontine indiano, fino all'arcipelago indonesiano.

Grazie al prodigio meteorologico rappresentato dai venti monsonici che invertono la direzione di provenienza con regolarità ogni sei mesi (libeccio d'estate e grecale d'inverno, si potrebbe azzardare prendendo a prestito l'eolica nostrale), "Al Bahr al Hindi" - come lo chiamavano gli arabi nei loro trattati di navigazione - è stato navigabile e navigato dai primordi in piena sicurezza anche da imbarcazioni relativamente modeste e primitive.

Si tratta dell'unico oceano del mondo caratterizzato da un regime monsonico esclusivo, che consente l'assoluta prevedibilità dei venti (anche come intensità) e quindi delle modalità di traversata nell'uno e nell'altro senso.

L'Atlantico, con i suoi famosi alisei, non è neanche paragonabile, dato che verso ovest ci si va facilmente, ma, in quanto a tornare indietro, è tutt'altra faccenda. Bisogna salire in latitudine e sfruttare le depressioni occidentali che sono burrasche più o meno maneggevoli. Niente di particolarmente adatto a imbarcazioni leggere o primitive. Prova ne sia che prima di Colombo nessuno c'è tanto riuscito da raccontarlo. Si ha certezza di navigazioni organizzate nell'Oceano Indiano, viceversa, fin dal 100 a.C.. Non è stato necessario quindi aspettare l'era delle propulsione navale a vapore perché si stabilisse un legame sincretico fra le culture e le genti rivierasche dell'Indiano, a differenza - di nuovo - di quanto è successo in Atlantico, che è stato percorso da conquistatori in una sola direzione ed è stato più o meno unificato ma unilateralmente e su un esclusivo modulo europeo. Il livello d'interazione fra i popoli che si sono serviti del monzone non è



Giappone. Il Grande Buddha nel tempio di Todai-ji, Nara, fuso originariamente nel 752

CV (r) Andrea Tani

Dopo aver frequentato il Morosini e l'Accademia Navale, è stato ufficiale in Marina in Spe per un ventennio, in Patria e all'estero. Ha operato nell'industria della difesa per il successivo quarto di secolo. Autore di circa ottocento articoli su argomenti strategici, geopolitici, militari e navali. Vive a Roma.

stato raggiunto in nessun altro bacino di dimensioni comparabili. Sotto un certo punto di vista, tale livello è stato persino superiore a quello esistente nel Mediterraneo, mare molto più piccolo ma con un regime di venti aleatorio e imprevedibile.

Da tempo immemorabile popolazioni intere si sono spostate in questo oceano, naturalmente sempre per parallelo. Persiani ed Ebrei in India, Gujarati in Africa Orientale, Indonesiani in Sudafrica, Tamil nell'Asia sudorientale, Arabi in Malacca e nell'arcipelago indonesiano, e così via. Il commercio marittimo monsonico, un vero network di legami culturali, comportamentali ed etnici, ha rappresentato l'ordinario modo di vivere per tutte le popolazioni rivierasche, dando vita all'area di interscambio più importante dell'antichità.

Attraverso di essa si sono collegati i grandi imperi storici - Ittiti, Persia, mondo ellenico, Roma, Cina, le varie Indie, Israele, Venezia, galassia islamica, potenze navali emergenti europee - ed è stato favorito il proselitismo delle grandi confessioni monoteiste. Cristianesimo in primis - forzato con estrema durezza dal primo paese europeo che vi ha fondato un impero, il Portogallo - ma soprattutto Islam che, nella sua espansione

verso oriente, si è veicolato essenzialmente su questo oceano arrivando a conquistare, con la sola forza del proselitismo, terre lontanissime, come le isole indonesiane.

A questo proposito si può dire che l'Oceano Indiano abbraccia l'intera complessità dell'Islam: la sua mappa è intimamente legata alle modalità storiche di diffusione di questa fede, da ovest verso est, e, all'inverso, alla successiva pratica della Haj, il pellegrinaggio alla Mecca.



India. La festa annuale hindu DURGA PUJA (copyright Biswarup Ganguly)

L'Islam è stato un fenomeno religioso legato strettamente alle sabbie desertiche del Medio Oriente ma anche, almeno altrettanto, alla salsedine dell'oceano e al verde del tropico asiatico.

Oltre agli scambi commerciali e culturali il monzone influenza profondamente il clima e determina anche i ritmi dell'agricoltura, e anche se talvolta si mostra distruttivo esso

è essenziale per la crescita e la prosperità di tanti paesi. Anche oggi, quando c'è un buon monzone in India, ad esempio, il partito al potere se ne avvantaggia nei consensi, perché l'economia tira. E al contrario, se non succede.

Dominato soprattutto dagli occidentali, almeno negli ultimi cinquecento anni - portoghesi, olandesi, britannici e infine statunitensi - e in qualche modo fuori dei giochi strategici principali durante la Guerra

Fredda, questa parte di mondo sta riemergendo come il centro di gravità globale del potere mondiale e del conflitto, di oggi e dei prossimi anni. Ovvero l'hub del ventunesimo secolo. Quasi tutti i dossier più importanti della contemporaneità scaturiscono da questa area geopolitica:

- **La demografia**
un terzo della popolazione mondiale gravita su questo oceano.

- **L'energia**
sia come scaturigine che come trasferimento al destinatario.

Il 70% del greggio del mondo viene estratto sulle coste dell'Oceano Indiano e lo attraversa in tutte le direzioni mediante quella che gli addetti ai lavori chiamano la "global energy intestate" dell'Asia-Pacifico. Il 90% dell'import energetico indiano e il 70% di quello cinese corrono su questa autostrada. I principali passaggi obbligati (choke points) del commercio mondiale - Bab el Mandeb, Hormuz, and stretto di Malacca - sono qui. Per il primo passaggio passa il dieci per cento del greggio estratto nel mondo, per il secondo il quaranta per cento, mentre nel terzo

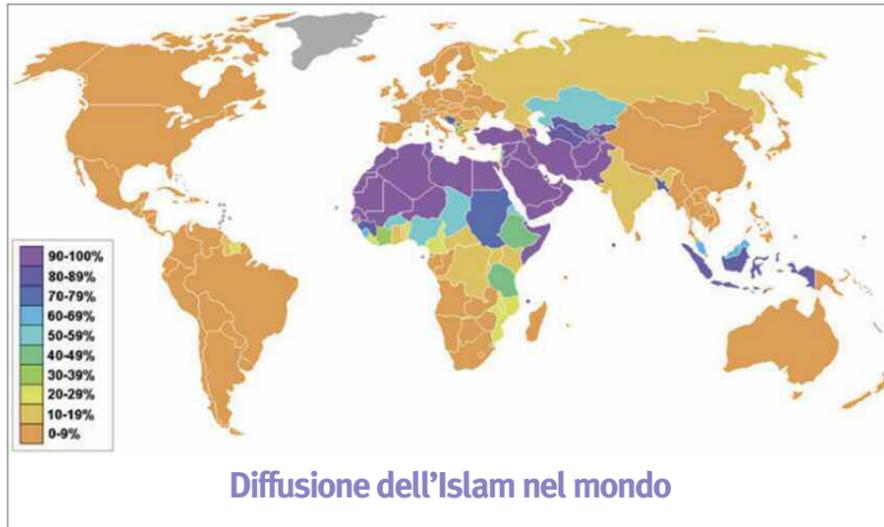


Alba nel deserto del Thar



scorre il 50 per cento dell'intero traffico commerciale. Ovvero, per l'Oceano Indiano fluiscono le più importanti e capienti giugulari marittime del pianeta.

- **I grandi movimenti a sfondo religioso** che sembra abbiano sostituito le ideologie politiche come motori dei grandi contenziosi (ma è mai veramente successo, all'infuori dell'Occidente?) sono tutte concentrate in questa area e qui cozzano fra loro con maggiore fragore. Si scontrano anche con le dottrine secolari, come il consumismo capitalistico a sfondo liberale dell'Occidente (asiatico) e quello sempre capitalistico ma a conduzione dirigistica della Cina. Per inciso questa è l'area dove la più dinamica (o solo aggressiva) confessione del mondo l'Islam ha e fa più proseliti – fondamentalisti come i sauditi, i pakistani e gli iraniani, tolleranti e sincretici come gli indonesiani e gli africani, o semplicemente ordinari come gli indiani, i bengalesi e i malesi – che viene a contatto con la più dinamica (o solo aggressiva) laicità, quella della Cina.
- **Il terrorismo e i conflitti che ne sono derivati** (Afghanistan, Iraq) sono nati e si sono sviluppati su queste sponde: Al Qaeda e tutte le organizzazioni che ad essa si ispirano hanno la loro matrice e il loro principale campo di estrinsecazione nell'Oceano Indiano Allargato.
- **La pirateria** che del terrorismo è una specie di variante marittima e anarchica, ha i suoi maggiori protagonisti da queste parti, al



Diffusione dell'Islam nel mondo

largo della Somalia e attorno alla Malacca. Lo stesso dicasi per gran parte della produzione e del commercio di stupefacenti (Afghanistan, Penisola indocinese).

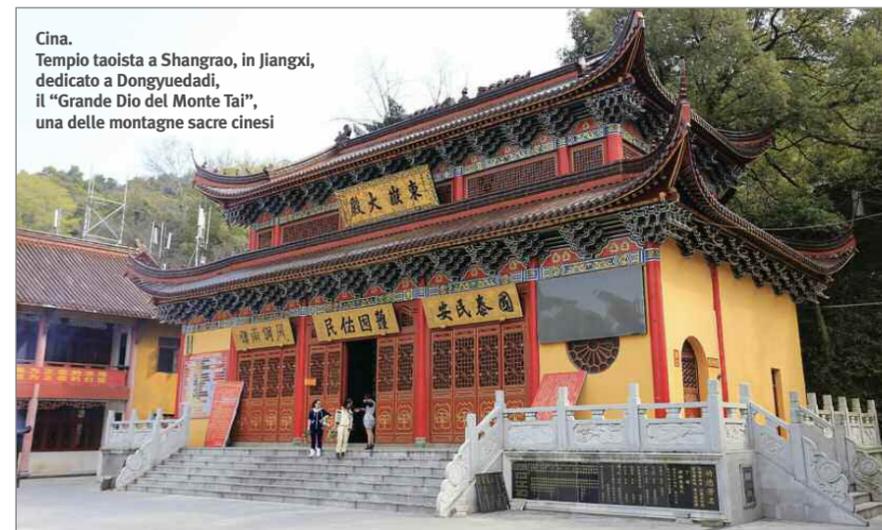
- **Il fallimento dei più derelitti paria statuali** è una caratteristica di queste latitudini e longitudini – Somalia, Afghanistan, Bangladesh, Myanmar, Pakistan, tanto per citare i più eclatanti.
- **La proliferazione delle armi di distruzione di massa.** Tre dei fuorigesce nucleari più o meno amnistiati sono stanziati da queste parti – India, Pakistan e Israele – e il quarto, la Corea del Nord, ancora non condonato è stato indottrinato da uno di loro. Un quinto, l'Iran è prossimo ad unirsi al

team. Il guru geopolitico Thomas P.M. Barnetha ha scritto che "l'Oceano Indiano è sicuramente il più nuclearizzato dei Sette Mari, essendo presidiato e attraversato da deterrenti strategici di almeno otto nazioni (USA, Regno Unito, Francia, Russia, Cina, Cina, India e Israele (i sottomarini con la stella di Davide si addestrano a lanciare i loro Popeye a testa atomica nei poligoni indiani, e pattugliano le zone di lancio al largo dell'Iran).

- **La corsa più accentuata agli armamenti convenzionali** che vede Cina, India, UAE, Pakistan, Arabia Saudita, Singapore, in pole position. La densità di armi e armati non ha equivalenti in alcuna altra parte del mondo. Il "dividendo della pace" qui non



Iran. Santuario dell'Imam Reza a Mashhad, uno dei centri religiosi più importanti



Cina. Tempio taoista a Shangrao, in Jiangxi, dedicato a Dongyuedadi, il "Grande Dio del Monte Tai", una delle montagne sacre cinesi

asiatici, un'ammucchiata un po' hollywoodiana e buonista di tutti "con" tutti – Cina, India, USA, sud-estasiatici, Giappone, Australia – in modo da "tenere i mari sgombri dai pirati assicurando la fruizione del "bene comune".

Sappiamo poco, in Europa continentale e in particolare nel nostro Paese, su ciascuno di questi temi, isolatamente e visti nel loro interagire complessivo.

Si tratta di una lacuna culturale e conoscitiva non più tollerabile nel mondo di oggi, che sarà sempre più dominato dalle tematiche asiatiche gravitanti su questo Oceano. Sulle quali si è scritto e letto poco soprattutto perché nel secolo scorso sono stati l'Atlantico e il Pacifico a prevalere. Il Medio Oriente – che in gran parte è compreso in questo teatro – è stato estesamente trattato ma in chiave autoreferenziale/petrolifera/religiosa o in relazione alle tematiche occidentali.

La lettura più corretta delle vicende e dei futuri dell'Oceano Indiano è oggi auspicabile con lo sguardo rivolto ad oriente, soprattutto da parte dei cittadini della Superpotenza dominante, i quali portano il fardello, anche in questo scacchiere, di immense responsabilità geopolitiche ma non hanno vera esperienza storica di queste latitudini e longitudini, a differenza di quanto succede nei confronti dell'Atlantico e del Pacifico, dove sono cresciuti e hanno combattuto le loro grandi guerre nazionali. E gli europei? Forse gli europei hanno fatto il loro tempo, almeno in questo oceano e per quanto riguarda la presenza militare, che sostanzia quella geopolitica. Lo hanno scoperto, percorso, trafficato, conquistato, disputato, ma oggi la loro unica realtà strategica è rappresentata da qualche fregata antipirati e da sporadiche basi alla porta del Mar Rosso (che tutto sommato è anche e soprattutto un'appendice del Mediterraneo), a Gibuti e nel Golfo Persico, che è un bacino "molto" particolare dell'Oceano Indiano. In un certo senso la malinconica vicenda italiana dei cosiddetti "marò" ha rappresentato la chiusura simbolica non solo della presenza italiana, che nel secolo scorso ha avuto momenti assai concreti e significativi – la Regia Marina ha dislocato da queste parti il secondo dispositivo navale di tutte le grandi potenze di allora – ma della complessiva navalità EU. È difficile che questo trend si inverta, al di là degli amarcord.

è mai comparso e anche i tagli generati dalla crisi economica in corso che sono un lusso che nessuno si può permettere.

- **La rivoluzione delle gerarchie geopolitiche planetarie** il sorgere dei maggiori aspiranti egemoni planetari, Cina e India, qui una realtà concreta, come lo è la loro rivalità. È nell'Oceano Indiano che si sovrappongono e interagiscono gli interessi e l'influenza – soprattutto marittima e "navale" in senso anglosassone – dei futuri competitori per l'egemonia mondiale, Cina, USA e India, ed è qui che le dinamiche globali di potere verranno disvelate.
- Per quanto riguarda la valenza navale del teatro, è opinione comune e assai condivisibile che la Cina e l'India sono destinate a competere, soprattutto nell'Indiano, dato che è impensabile che le task force di New Delhi operino in

prossimità del bastione continentale cinese, a meno di un deciso rafforzamento dell'alleanza quadrangolare Stati Uniti, India, Giappone e Australia che sembra delinearsi a tratti, senza formalizzarsi mai. Quelle cinesi – le task force cinesi – operano già da tempo in questo bacino e non hanno alcuna intenzione di ritirarsi, dovendo sostenere, fra l'altro, la penetrazione di Pechino in Africa e la protezione delle giugulari energetiche che alimentano lo sviluppo Han.

- C'è chi sostiene che l'interdipendenza dell'Elefante e del Dragone sugli stessi mari potrebbe viceversa condurre i due colossi ad una mutua alleanza, magari implicitamente ostile agli Stati Uniti. In alternativa, viene ventilata un'altra possibilità, alquanto palingenetica, in verità. Ossia che alla fine venga fuori, in questo Oceano, come negli altri mari



Indonesia. L'isola di Bali

La “flotta del Lupo” L'evoluzione della Marina del Perù

Giuliano Da Frè - Storico e giornalista

È stata la seconda marina militare del Sudamerica (dove a lungo, dopo la “decolonizzazione”, completata nel 1826, l'abitudine era quella di armare navi da guerra solo in caso di conflitto, per poi restare con un pugno di guardacoste per esigenze doganali) a dotarsi, dal 1845, di una flotta permanente. La rinnovata *Marina de Guerra* del Perù puntò inoltre subito su mezzi tecnologicamente all'avanguardia: navi a vapore, a ruote e poi a elica, cannoni rigati, corazzate (ben 4, entrate in servizio tra 1866 e 1868), torpediniere lanciasiluri, e un sommergibile. Una realtà spazzata via nella disastrosa sconfitta subita durante la guerra combattuta col Cile nel 1879-1883; per lungo tempo, Lima dovette accontentarsi di schierare un solo incrociatore sprotetto e un pugno di cannoniere: ciò che restava della “grande flotta” armata tra 1865 e 1880. Gli ufficiali peruviani che avevano combattuto contro il Cile sopravvivendo alla prova, divenuti ammiragli e ministri della Marina, ne indirizzarono la rinascita all'inizio del XX secolo: nel 1907 entravano in servizio 2 modernissimi incrociatori leggeri, i primi dell'America Latina, al pari dei sommergibili: 2 battelli consegnati dalla Francia nel 1912-1913, i primi operativi nella regione. Un'attenzione mantenuta negli anni successivi, contrassegnati da brevi conflitti contro Colombia (1932-1933) ed Ecuador (1941-1942), e dall'emergenza della Seconda guerra mondiale. (1) Nel 1946, la flotta iniziava però a mostrare vistosamente i segni del tempo. Benché più volte ammodernati (l'ultima volta nel 1942-1944), i 2 incrociatori classe “Almirante Grau” erano obsoleti, al pari dei 2 cacciatorpediniere costruiti nel 1914-1917, e dei 4 sommergibili acquistati negli Stati Uniti nel 1928 (classe “Islay”): le

unità più moderne erano 2 cannoniere fluviali classe “Amazonas” completate nel 1935, e peraltro tuttora in servizio. Tuttavia, la possibilità di accedere al surplus delle potenze navali anglo-sassoni, che in quegli anni avevano dovuto smobilizzare parte del naviglio costruito nel 1939-1945, permise anche al Perù di fare buoni affari, al pari delle altre marine sudamericane.

Le prime unità acquistate furono, già nel 1947, un *destroyer escort* classe “Tacoma” da 2.200 t. ceduto dalla US Navy e ribattezzato *Gálvez*, e 2 fregate “River” ex canadesi, classe “Ferré”: tutte unità costruite nel 1943-1944, e con sofisticati armamento e sensoristica antisom e antiaerei. Nel 1951-1952 la US Navy cedette al Perù anche 3 caccia di scorta tipo “Bostwick”, costruiti nel 1943 e aggiornati prima del trasferimento (come classe “Aguirre”), mentre venivano ammodernate anche le navi già in servizio. Nel 1951 entravano altresì in servizio 2 fiammanti cannoniere fluviali classe “Marañón”.

Gli ammiragli peruviani avevano però ambizioni maggiori, sempre con un occhio alle tensioni con l'Ecuador (riprese soprattutto nel 1960, quando Quito denunciò il trattato di pace di Rio de Janeiro del 1942), e alla tradizionale rivalità col Cile, col quale erano state combattute due guerre dal forte impatto navale, nel 1836-1839 e nel 1879-1883. Un rafforzamento concentrato soprattutto sulla componente subacquea, che già nella guerra del 1879 aveva visto la costruzione di un battello, il *Toro Submarino*, armato con una torpedine ad asta, che però dovette essere autoaffondato prima di tentare la sorte contro la flotta cilena.

Trovatosi a proprio agio con gli affidabili “Islay”, il Perù ordinò sempre alla Electric Boat di Groton 4 sommergibili derivati dalla

classe “Meckerell” degli anni '40. Realizzati in due lotti tra 1952 e 1957, i battelli classe “Abtao”, poi radicalmente ammodernati nel 1965-1968, e dotati di nuovi sensori all'inizio degli anni '80, sarebbero rimasti in servizio per oltre 40 anni, prima di essere radiati tra il 1998 e il 1999. (2) La flotta alturiera però continuò ad essere alimentata con naviglio di seconda mano, benché di costruzione recente, compiendo comunque un notevole salto di qualità. Incrociatori e caccia risalenti alla Prima guerra mondiale, furono così sostituiti da 2 incrociatori e 2 caccia veterani della Seconda, che completavano il rinnovo avviato con l'entrata in linea delle citate 6 moderne unità di scorta; anche se il *Gálvez*, in cattive condizioni, fu radiato già nel 1961, sostituito da 2 corvette antisom da 1.250 t. ricavate dai dragamine oceanici tipo “Auk” della US Navy, e consegnate nel 1960 (classe “Gálvez”).

I nuovi pezzi pregiati erano però gli incrociatori *Almirante Grau* (poi *Capitán Quiñones*) e *Coronel Bolognesi*, unità ex britanniche da 11.000 t. classe “Crown Colony”, armate con 9 cannoni da 152/50 mm Mk-22. Di costruzione relativamente recente (1939-1943), erano stati completamente ammodernati tra 1951 e 1957, con interventi strutturali, nuovi sensori, e cannoni antiaerei automatici a guida radar (3), per poi essere revisionati all'atto della cessione al Perù, nel 1959-1960; nel 1963 a poppa sarebbe stata



L'incrociatore inglese Newfoundland ceduto al Perù nel 1959

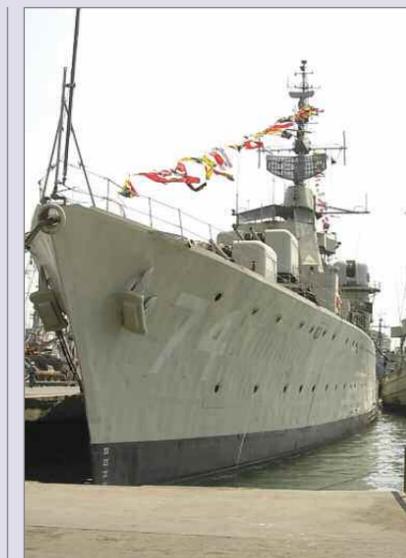
realizzata una piazzola elicotteristica per limitate operazioni di volo in favore dei Bell 47G acquistati dalla Marina.

I 2 nuovi cacciatorpediniere di squadra, erano invece dei “Fletcher” del 1943, ceduti dalla US Navy nel 1960-1961 come classe “Villar”, e più tardi (1975-1976) anch'essi dotati di ponte di volo per elicotteri.

In questi anni furono anche migliorati i reparti logistici e anfibi, con l'acquisizione di 2 LST da 4.080 t. del 1943-1944, cedute dalla US Navy nel 1951 e 1957 (classe “Chimbote”: una terza arriverà nel 1977 per cannibalizzazione), seguite nel 1959 da 2 LSM da 1.100 t. del 1945, classe “Lomas”, mentre i locali cantieri SIMA dell'Arsenale di Callao realizzeranno nel 1952-1959 la cisterna *Talara*, da 7.000 t, e 2 unità più grandi classe “Sechura” da 8.700 t., per il supporto in mare, e anche per attività commerciali.

Note

- (1) Il Perù ruppe i rapporti con le potenze dell'Asse nel 1942, ma per la dichiarazione di guerra attese il 12 febbraio 1945.
- (2) Dal 2004 l'Abtao è una nave-museo.
- (3) Il Newfoundland (poi Almirante Grau) il 31/10/1956 aveva affondato la fregata egiziana *Domiat*, durante la crisi di Suez.
- (4) Molte navi cisterna erano impiegate dall'azienda di stato Petroperu, oltre che dalla Marina militare.



Radiazione del caccia Ferré (2007)

Nel decennio 1960-1970, mentre venivano ammodernate le unità in servizio, furono radiate le 2 fregate classe “Ferré”, e varie unità ausiliarie di vecchio tipo. Pochi i nuovi programmi; furono infatti acquisite 2 cannoniere tipo PGM-71 americane: la *Rio Sama* consegnata nel 1966, e la *Rio Chira* realizzata su

licenza nei cantieri SIMA (1971-1972), da cui uscirono anche una terza cisterna classe “Sechura” (1966), le 2 petroliere classe “Parinas” (1967-1968), da 14.000 t., e 2 navi trasporto/rifornimento classe “Ilo” (costruite nel 1970-1973), da 18.400 t.. (4)

Nel 1969 furono poi acquistati dalla Royal Navy due cacciatorpediniere classe “Daring”, ribattezzati *Palacios* e *Ferré*: unità da 3.600 t. di costruzione recente (erano stati completati nel 1953-1954), furono sottoposti nei cantieri inglesi a un lungo programma di ricostruzione, tra 1970 e 1973, quando divennero operativi nella Marina de Guerra, dopo radicali interventi strutturali, l'installazione di un nuovo radar di ricerca aeronavale, e di 8 lanciatori per missili antinave “Exocet” MM-38. La loro entrata in servizio segnò un decennio di espansione spettacolare della Marina Peruviana, in larga parte alimentata da naviglio di seconda mano, ma con crescenti innesti di mezzi allo stato dell'arte, anche a causa delle crescenti tensioni con la giunta militare cilena guidata da Augusto Pinochet, proprio mentre i militari al potere a Lima dal 1968 si erano avvicinati all'URSS (da cui acquistarono carri armati e aerei, ma non navi), per poi cedere il governo ai civili, nel 1980. Fu presa in considerazione la possibilità di acquistare una portaerei leggera inglese classe “Centaur”; ma si ripiegò poi su 2 incrociatori olandesi classe “De Ruyter” che, impostati nel 1939, erano stati completati nel 1953-1954, con cannoni Bofors da 152/53 mm e da 57 e 40 mm antiaerei radar guidati. Lima acquistò il *De Ruyter* nel 1973, ribattezzandolo *Almirante Grau*, e 3 anni dopo il *De Zeven*



La fregata Carvajal (1979) tipo Lupo

La base navale di Callao





Provincien, che nel 1962-1964 era stato trasformato in lanciamissili: nel 1976-1978, ribattezzato *Aguirre*, fu nuovamente trasformato, sbarcando il sistema SAM "Terrier" (che aveva comportato lo sbarco di 2 torri da 152 mm), per far posto ad un ampio hangar con ponte di volo poppiero, per accogliere 3 elicotteri ASH-3D "Sea King", forniti dall'italiana Agusta. La flotta poté però contare su 4 incrociatori per poco tempo: le 2 unità ex inglesi furono infatti radiate tra 1980 e 1982, dopo circa 38 anni di servizio. Occorreva poi rinverdire la componente di scorta. In primis, furono nuovamente ammodernati i 2 caccia "Palacios", che tra 1975 e 1978 furono dotati di ponte di volo e nuovi sensori, imbarcando anche sistemi CIWS Breda-Bofors "Compatti" binati da 40/70 mm, associati a radar Selenia RTN-10X. Tra il 1974 e il 1982 furono poi radiate 7 unità di scorta tra caccia e corvette degli anni '40. A sostituirli, un (numericamente ingente) mix di vecchio e nuovo.

Nel 1974 furono ordinate ai CNR italiani 2 fregate lanciamissili tipo "Lupo" modificate (imbarcavano infatti già il sistema SAM "Albatros/Aspide", e un hangar fisso e non telescopico, per 6 elicotteri AB-212ASW acquistati da Agusta), e consegnate nel 1979. L'accordo fu esteso ad altre 2 unità da realizzare nei cantieri SIMA, dove furono costruite tra 1978 e 1987, andando a formare la classe "Carvajal". Nel 1976 furono invece ordinate alla SFCN francese 6 corvette lanciamissili tipo PR-72P da 600 t., armate con 4 "Exocet" e artiglieria italiana (un "Compatto" da 76/62 mm e un impianto binato da 40/70 mm), consegnate nel 1980-1981 come classe "Velarde". Ma la nascita di un moderno reparto di 10 sofisticate unità lanciamissili non bastava.

Nel 1978 fu acquistato dall'Olanda un cacciatorpediniere antisom classe "Holland" (ribattezzato *Garcia y Garcia*), da 2.600 t. e completato nel 1954, cui fece seguito nel 1980-1982 la consegna di ben 7 "Friesland", versione migliorata degli "Holland", costruiti nel 1951-1958 (classe Villar), benché 2 unità fossero presto disarmate per cannibalizzazione.

Tra 1985 e 1988 sull'incrociatore *Almirante Grau* fu completamente rinnovata la sensoristica, in vista della successiva trasformazione in lanciamissili, avvenuta però solamente nel 1993-1996, imbarcando 8 impianti Otomat Mk-2, più 2 CIWS Compatti Breda-Bofors da 40/70 mm.

Ovviamente, la componente subacquea, da sempre punta di lancia della Marina de Guerra, non poteva essere trascurata. Nel 1970 furono ordinati alla tedesca HDW 2 dei più diffusi sommergibili convenzionali del mondo, i Type-209, nella versione "1.100", che furono consegnati nel 1974-1975 (classe "Islay"), mentre la US Navy cedeva al Perù – nonostante le tensioni col regime mi-

litare filosocialista – 2 vecchi battelli classe "Balao", costruiti nel 1944 ma aggiornati allo standard Guppy-1A nel 1951. Soddisfatti degli ottimi "Islay", gli ammiragli peruviani ordinarono altri 4 sommergibili tedeschi, nella più prestante versione Type-209/1200, consegnati tra 1980 e 1983 come classe "Angamos", mentre gli altri 2 venivano aggiornati nel 1983-1984, al pari degli "Abtao". Dall'italiana Whitehead furono acquistati i siluri pesanti da 533 mm A-184.

Nel 1983 la Marina peruviana poteva quindi schierare 2 incrociatori, 2 caccia lanciamissili e 6 antisom, 2 fregate e 6 corvette lanciamissili, e ben 12 sommergibili. Non tutte le navi erano di primo pelo (alcune nemmeno di secondo), ma si trattava di una forza ragguardevole, anche perché era proseguito il potenziamento



della componente logistica, acquisendo negli anni '70 altre 2 cisterne di squadra.

Questa nuova "grande flotta" non poteva durare. Tra il 1983 e il 1992 furono infatti radiati tutti gli 8 caccia antisom ex olandesi, i 2 sommergibili più datati (5), e diverse unità logistiche, comprese 5 navi anfibe della Seconda guerra mondiale. In quegli stessi anni venivano completate le 2 "Carvajal" costruite nei cantieri SIMA, mentre 4 LST da 5.800 t. ex US Navy tipo "Terrebonne Parish", costruite nel 1951-1953, furono trasferite al Perù nel 1984-1985, formando la classe "Paíta".

Per circa 20 anni, queste furono le ultime navi entrate in servizio nella Marina Peruviana, che anzi proseguiva nel suo graduale processo di ridimensionamento. A partire dal 1990, infatti, venivano radiati il caccia *Palacios* (1993), i 4 sommergibili classe "Abtao" – disarmati entro il 1999 -, e infine l'incrociatore portaelicotteri *Aguirre*, nel 2000. Accanto ai pezzi pregiati – ma irrimediabilmente datati – uscivano di linea anche diverse unità logistiche, con la sola nota positiva della cisterna di squadra *Lobitos*, acquisita di seconda mano nel 1998.

Dopo il 2000, si è tentato di risalire la china, anche se tra 2007 e 2015 uscivano di scena altre 3 unità logistiche, 2 LST classe "Paíta", e il caccia lanciamissili *Ferré*.

Ancora una volta è stata l'industria italiana, che negli anni '70 e '80 aveva fornito 4 modernissime fregate, ma anche elicotteri (SH-3D "Sea King", AB-212ASW e A-109A), sistemi d'arma – cannoni da 76/62 mm e CIWS, missili antinave Otomat Mk-2 e siluri A-184 e A-244 – e sensoristica, a dare un importante contributo.

Nel 2004-2005, infatti, sono state acquistate di seconda mano le 4 fregate classe "Lupo", che la Marina Italiana aveva passato da poco passato in riserva. Unità simili a quelle già in servizio con la Marina de Guerra, relativamente recenti (sono state completate nel 1977-1980), e radicalmente ammodernate nel 1991-1995, mentre un ulteriore upgrade fu effettuato da Fincantieri nel 2004-2006, all'atto del trasferimento.

Dal 2012 le fregate sono soggette a un più radicale aggiornamento, con l'imbarco di nuove armi e sensori (come i missili antinave MM-40 "Exocet" Block-3, radar 3D "Kronos", sistemi di inganno MASS), mentre nel 2013 la capoclasse *Carvajal* è stata trasformata in pattugliatore d'altura, sbarcando sistemi missilistici e antisom.



Un contratto con la Corea del Sud ha invece portato all'acquisizione nel 2016-2017 di 4 nuovi pattugliatori costieri da 500 t. classe "Rio Canete", mentre il governo di Seul trasferiva alla Colombia una corvetta dismessa classe "Pohang" (1986), convertita in OPV col nome di *Ferré*, affiancandola a 2 lotti di vedette in consegna dal 2013.

I programmi di ammodernamento riguardano anche la linea logistica e specializzata, e vedono Lima puntare soprattutto su naviglio di nuova costruzione, sempre coinvolgendo la cantieristica locale. Il contratto più importante è stato stipulato con l'Indonesia, per realizzare su licenza 2 LPD anfibe da 11.400 t. basate su un progetto sudcoreano (e capaci di imbarcare fino a 500 soldati, 40 mezzi blindati e 5 elicotteri), tipo "Makassar". Le unità, che formeranno la classe "Pisco", sono in costruzione dal 2013, e saranno completate nel 2018-2019. Ma i cantieri SIMA nel 2012-2015 hanno anche costruito uno splendido 4 alberi, l'*Unión*, dal 2016 nuova nave scuola della Marina, oltre ai 2 pattugliatori fluviali classe "Clavero" realizzati nel 2010-2016; sempre nel 2016 è entrata in servizio anche la nuovissima nave scientifica artica di costruzione spagnola *Carrasco*, che dispone di un ampio hangar per elicotteri.

Note

- (5) Il *Pacocha* in realtà fu affondato per collisione nel 1988.
- (6) Il programma dovrebbe però riguardare solo 6 fregate, una settima dovrebbe essere posta in disarmo per cannibalizzazione.

Il supporto logistico è invece ora incentrato su 2 cisterne di squadra da 28.000 t. costruite in Russia nel 1986-1987, classe "Bayovar", comperate nel 2007, e su una nave da rifornimento di moderna concezione, benché sia stata acquistata di seconda mano dall'Olanda: si tratta dell'*Amsterdam*, completata nel 1995, da 18.000 t., capace di trasportare 4 elicotteri, entrata in servizio nella Marina Peruviana come *Tacna*. Tuttavia, il 26 settembre 2017 è stata scritta la parola fine alla lunga carriera, sotto tre bandiere (nel 1940-1944 lo scafo in costruzione era stato incorporato dalla Kriegsmarine tedesca), dell'incrociatore *Grau*, passato in disarmo dopo 64 anni di servizio. Il suo nome è stato passato a una delle fregate "Carvajal" già aggiornate, assieme alle funzioni di nave ammiraglia. Ad oggi (fine ottobre 2017), la flotta peruviana comprende pertanto 7 fregate tipo



"Lupo" in fase di ammodernamento (6), 2 pattugliatori d'altura – l'ex fregata *Carvajal*, e la corvetta *Ferré* -, 6 corvette classe "Velarde", 6 sommergibili Type-209, 6 cannoniere e pattugliatori fluviali, 2 LST ex US Navy, un rifornitore di squadra e 2 cisterne, più il naviglio minore. Il grosso delle unità di prima linea (fregate, corvette/OPV e sommergibili) ha un'età compresa tra i 30 e i 43 anni; e se le componenti di supporto specializzate, e di sorveglianza, sono in fase di ammodernamento, salta agli occhi l'assenza di naviglio per la guerra di mine.

Quindi, restano sul tappeto i nodi principali da sciogliere, ossia la sostituzione entro il 2030 di 8 fregate, 6 corvette e 6 sommergibili costruiti tra 1971 e 1987. Ufficiali peruviani negli anni scorsi hanno ispezionato le fregate italiane di cui è iniziata la dismissione ("Maestrale" e "Soldati", mentre i caccia "Durand de la Penne" potrebbero essere presi in considerazione per sostituire il *Grau*), ma si tratta pur sempre di navi costruite tra 1978 e 1993; e nel 2016 è stata così confermata una esigenza minima di 6 fregate e 4 OPV di nuova costruzione, mentre è partito l'ennesimo upgrade per i Type-209 più recenti, che probabilmente tireranno avanti sino al 2030, quando potrebbero essere sostituiti da 4/6 battelli nuovi, o quasi.

Vedremo se anche la prossima generazione di navi di squadra peruviane parlerà italiano: sinora, quando ha preso in considerazione fregate di nuovo tipo, la stampa specializzata (e non) ha citato l'interesse per un primo lotto di 2 fregate FREMM ma nella versione francese, meno sofisticata e costosa, e per le più piccole F-3000 sudcoreane...



L'articolo impossibile

Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia

Questo è un articolo impossibile. Niente fotografie (salvo i consueti miracoli del Direttore, se ci riesce anche stavolta) e pochi riferimenti. Solo ricordi. I miei coscritti (classe 1960 e dintorni) mi capiranno benissimo. Agli altri devo chiedere di credermi sulla parola.

C'era una volta, come dicono le favole, un tempo lontano, dove la televisione era solo in bianco e nero e i canali appena due: il Primo e il Secondo. So che è difficile concepire un simile mondo ma, lo ripeto, abbiate fede. Per tutta una serie di motivi che sarebbe lungo spiegare (o, meglio, che si spiegano benissimo: si trattò di un articolo illustrato pubblicato sul *Corriere dei Piccoli*), entrai in contatto, all'età di 6 anni, col mondo della Marina Militare. Piccolo, ma non del tutto smarrito, capii subito, nel giro di qualche mese, che si trattava di una scelta e di una passione elitaria o, più correttamente, di pochi e per pochi, visto che a quel tempo non conoscevo il francese. Nel corso degli anni successivi i saltuari articoli di carattere navale, dalla storia alla divulgazione spicciola, apparsi sul *Corriere dei Piccoli* (diventato,

infine, dopo una scelta editoriale sciagurata, dei *Ragazzi* al termine di un referendum rivolto ai lettori in occasione del quale votai "No" per poi scoprire, già nel 1970, che si poteva benissimo aver ragione e perdere), proseguirono fino ai primi anni Settanta assicurandomi, in tal modo, un minimo di aggiornamento, ma niente di più. L'altro grande veicolo d'informazione d'attualità del tempo, la TV, era, infatti, latitante. Ed è proprio alle rare trasmissioni televisive di carattere, diciamo così, marinaro di quel decennio (per me formativo), oggi dimenticate e irrintracciabili su YouTube o altrove, che sono dedicate queste pagine, col loro corredo di ricordi e sensazioni.

A quel tempo, povero rispetto a oggi, ma bello e dotato di un proprio fascino particolare che va al di là del ricordo, pur legittimo, della prima giovinezza, la frase "L'ha detto la televisione" era importante. Tutti credevano al mezzobusto di turno e tutti, il giorno dopo, commentavano, nel cortile della scuola, in ufficio, in fabbrica o nei negozi, il film trasmesso il lunedì o il finale dello sceneggiato della domenica sera. "Chi era l'assassino?"; "Ma che ha detto Vannucchi! Christine era bruna e quella è bionda"; "Insomma, Inardi ha sbagliato o no a Rischiatutto?"; e così via. Certo, c'era anche lo sport (leggi calcio), con quell'ultima, diabolica invenzione tecnologica: la moviola. Ma il tifo, la partigianeria e il rigore assegnato o no dal terribile arbitro Concetto Lo Bello, facevano parte della normalità e c'erano sempre stati. Diverso era, viceversa, il caso dei romanzi sceneggiati (che quando erano malfatti o, addirittura, demenziali, diventano, per tutti, "sce-meggiati") e di certe trasmissioni divulgative di grande qualità (penso

a "Sapere" e a "Teatro-Inchiesta"). In seguito è diventato di moda criticare la RAI educatrice di quegli anni, ma la realtà è che quelle trasmissioni non soltanto le seguivano tutti, ma univano tutti davanti a un rinnovato focolare: noi bambini perché non sapevamo nulla; i grandi perché gli spazi dell'apprendimento erano diventati, improvvisamente, infiniti rispetto a quanto avevano studiato ancora pochi anni prima, e i nonni perché volevano sapere che cosa, per esempio,



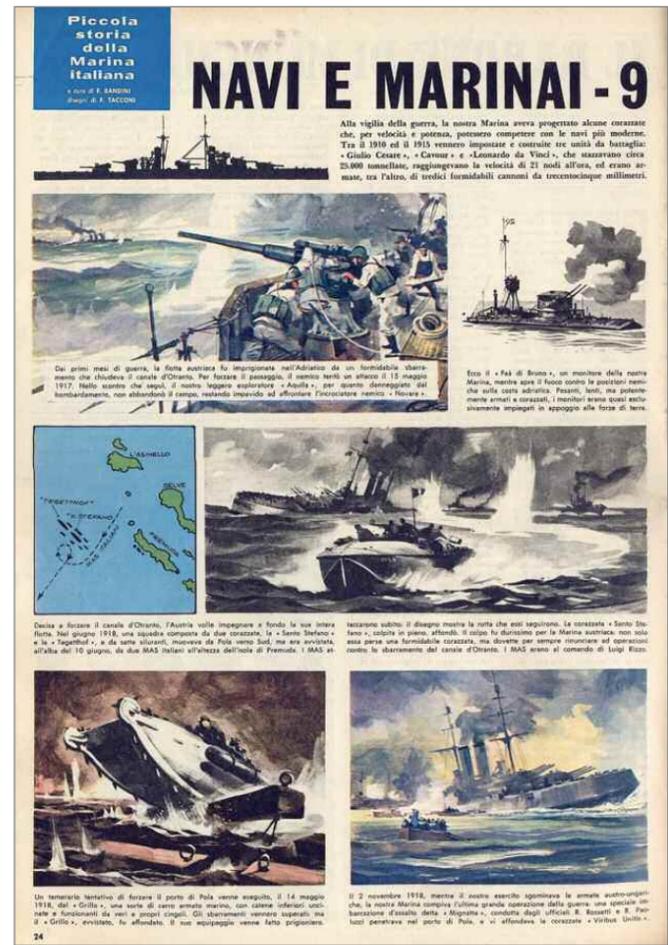
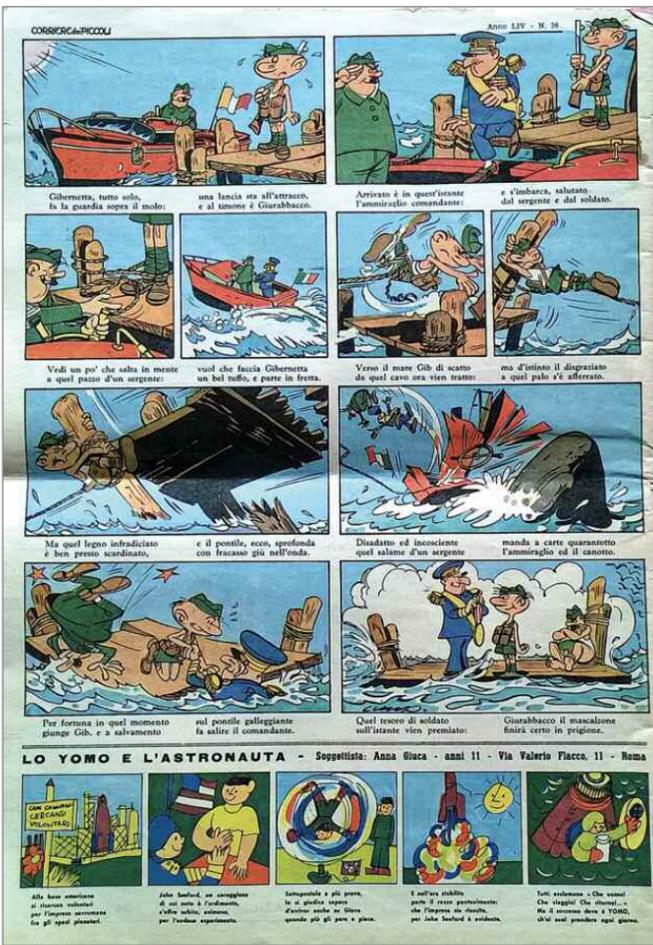
Un fotogramma della fiction RAI "Pronto emergenza"

sostengo di essere stato quello della prima ora e che Luca ha visto quel filmato sette giorni dopo mentre lui afferma, per quanto la cosa non possa che sembrare assurda, esattamente il contrario, rivendicano in tal modo un'anzianità, tra bambini, cui solo io ho diritto; ma così va il mondo.

Una volta che si prescinda da qualche saltuaria manciata di pochi secondi di telegiornale (per esempio l'arrivo in Italia delle navi da sbarco *Caorle* e *Grado* passateci dagli statunitensi) relegati, di solito, alle edizioni serali delle 22 e passa, o da momenti emozionanti come l'arrivo a terra di Francis Chichester (poi Sir Francis) dopo aver circumnavigato il mondo, da solo, in barca a vela disimparando, nel contempo, a camminare, bisogna arrivare al 1972 per vedere, finalmente, un breve sceneggiato dedicato alla Marina Italiana, anzi alla Regia Marina, come avevo ormai imparato a dire nel frattempo: "Processo a un atto di valore", con il mostro sacro Andrea Checchi. Il programma fu preceduto da una presentazione fatta del comandante Marc'Antonio Bragadin. Sembrava così vecchio, visto sullo schermo, quel marinaio della guerra passata. Più anziano, addirittura, dell'Ungaretti che aveva declamato, nel 1968, i versi di Omero prima di ogni puntata della mitica Odissea della RAI. Bragadin avrebbe continuato, tuttavia, ancora per un decennio, sempre lucidissimo, a svolgere a spada tratta la propria opera di divulgazione e di difesa della Marina nei confronti dei soliti noti, nonché indignati speciali, di quel tempo.

Lo sceneggiato in parola, diviso in due puntate, era una ricostruzione, rimaneggiata, della vicenda del cacciatorpediniere *Carducci* e del suo comandante durante la notte di Matapan. Girato in teatro di posa lo spettacolo era, sostanzialmente, un dramma giudiziario alla Perry Mason inframezzato dalla scena, straziante, dei naufraghi rimasti in mare per giorni e giorni. Momento culminante: la recitazione della preghiera del marinaio da parte del comandante, piagato dal sole e dalla nafta, con la gente intorno a lui che si fa il segno della croce e che si scopre, anche i morenti. Bellissime le uniformi e, soprattutto, lo stile degli attori che componevano la commissione d'inchiesta. Nessuna sbavatura, niente retorica, maniere corrette e naturalezza. Uniche assenti le navi, e non fu cosa da poco.

Andò peggio, a parer mio, 5 anni dopo con un altro breve sceneggiato: "Supermarina commissione d'inchiesta SMG 507". Si trattò di una versione, ancora una volta adattata e rivista, della storia di Fecia di Cossato. Per l'occasione l'attenzione ai dettagli uniformologici lasciò a desiderare, anche se lo stile dell'insieme e della recitazione fu, grazie a Dio, salvo. Questa volta si cercò di rimediare alla mancanza di navi filmando il vecchio sommergibile *Cappellini*, fermo in banchina, da tutte le angolazioni possibili e immaginabili. Fu persino rizzato, dietro alla falsa torre (pardon, vela) un cannone da 76/30 della Grande Guerra rimediato in un magazzino. Peccato che il pezzo, non controbilanciato e minuscolo, pendesse a canna in giù, con un effetto finale tra il comico e il deprimente. Il peggio, però, capitò al comandante, descritto come una sorta di personaggio allucinato, totalmente dedito al dovere ("In una guerra come questa non c'è spazio per errori") e che corre, in buona sostanza, verso la propria morte. Il comandante del sommergibile *Tazzoli* e della torpediniera *Aliseo* meritava, sul piccolo schermo, una sorte migliore. Si trattava, peraltro, di quello che passava il convento in quegli anni a partire dalla stampa quotidiana, divisa a sua volta tra le presunte, recenti rivelazioni di tradimenti italiani consumati ai danni dei sempre sospettosi ed efficientissimi alleati tedeschi (e la trama di quello sceneggiato faceva un cenno tutt'altro che velato a quest'interpretazione dei fatti), e la cattiva coscienza di troppi nei



aveva loro cambiato o, addirittura, rovinato la vita, a partire dalle guerre mondiali uno e due.

Fin qui, pertanto, e in linea generale, tutto bene. Ma il mio era un caso particolarmente complicato perché di attualità navale televisiva, in Italia, ce n'era davvero poca. In fin dei conti ero uno scolaro delle elementari e delle medie che abitava nel bel mezzo della Pianura Padana e che quando andava al mare in vacanza vedeva, al massimo, i mosconi (la gente "su" li chiamava, però, pattini), oltre alla mitica motonave romagnola *Soraya*, alias un traghetto passeggeri non proprio di primo pelo e lungo, come misurai di persona, 25 metri fuori tutto. Quel bastimento prometteva, con infinta faccia tosta, ai bagnanti, attraverso l'altoparlante: "Un'indimenticabile crociera romantica fino alle foci del Po, andata e ritorno in giornata, con musica, balli, pesce dei nostri mari e vino delle colline di Romagna". Altro che Internet!

La futura cultura marittimo-televisiva di chi scrive partì - ad ogni modo - bene, nel mio caso particolare, anche se in modo strano. A primavera del 1967 (non so il giorno, ma era la fine di marzo), andò in onda, nel pomeriggio, alla TV dei ragazzi, "Un giorno al Varignano". Un documentario fatto da Dio che ricordo fotogramma per fotogramma. Era dedicato agli incursori e alle attività subacquee. C'era tutto: dalle nozioni sull'embolia fino alle torrette per lavori ad alta profondità e ai mezzi d'assalto, oltre a una panoramica della base navale di La Spezia con le sue infinite officine. Vedere dal vivo quello che avevo letto, poco tempo prima, sui fumetti fu una grossa emozione. Molti (tanti) anni dopo, scoprii che non ero stato il solo a essere rimasto contagiato da quei 30 minuti. Pure Luca Poggiali (grosso storico ed esperto navale contemporaneo) aveva visto quello stesso programma rimanendone folgorato, e con lui altri. Ci scambiammo, in seguito, ricordi e dettagli. L'unica cosa su cui non concordiamo è l'occasione. La RAI, infatti, cosa stranissima per quei tempi, replicò quello stesso documentario, sempre per la TV dei ragazzi, anche la settimana successiva. Naturalmente io



Terremoto del Friuli nel 1976.
Sbarco tende in località Porzius

confronti del comandante Di Cossato, liquidato sveltamente, alla fine, come un eterno suicida in potenza allo scopo di coprire il prima possibile la sua inquietante e complessa vicenda. La TV, pertanto, fu una volta di più lo specchio fedele dei tempi correnti. Molto migliore si rivelò, infine, lo sceneggiato (ben 12 puntate) "Pronto emergenza", andato in onda nel 1980. Ambientata, finalmente, in epoca contemporanea, la trama narrava le vicende, in buona parte autentiche, di un piccolo nucleo interforze destinato a risolvere con i mezzi a disposizione situazioni drammatiche o, in alternativa, comiche e financo grottesche dimostrando efficienza, buon senso e fantasia. Memorabile, tra tutte, la battuta del capitano di corvetta (sempre in impeccabile uniforme blu) che commentò, a un certo punto, sospirando: "Naturalmente. C'è da fare un salvataggio in montagna? Chiamiamo la Marina!". E fu così che una coppia di superbi elicotteri navali SH3D volarono al soccorso, sugli Appennini, perché soltanto quegli equipaggi potevano operare, in virtù del proprio particolare addestramento, quel giorno, con quel tempo e in quel modo. Fu una scena semplice

(ma quelle acrobazie, riprese dal vivo, non lo furono certamente) come quella dell'aliscafo *Sparviero* mentre si apprestava a superare, nonostante i limiti fissati dal libro matricolare e la legittima preoccupazione del Direttore di macchina, i 45 nodi pur di portare in tempo un illustre chirurgo fino a un remoto ospedale sito su una minuscola isola dove era atteso con ansia. Meno male che il mare, ovviamente, era un olio anche se le nubi basse non permettevano agli aeromobili di decollare.

Resta ancora da ricordare, quantomeno secondo il mio *hard disk* cranico, ahimè non *updated* né *reloaded*, un bel concerto della Banda della Marina, diretta dal maestro Vittorio Manente, eseguito sul ponte di volo del *Doria* durante la seconda metà degli anni Settanta (facevo il liceo). All'epoca non esistevano i videoregistratori e lo incisi sul magnetofono a cassette col microfono appoggiato alla TV. Il fruscio (ma all'epoca non si sapeva neanche cosa fosse il Dolby) deve essere stato, rispetto al giorno d'oggi, bestiale, ma lo ascoltai e riascoltai per anni, sempre con piacere.

La vera TV della Marina, tuttavia, la vidi nel 1976 in occasione del terremoto del Friuli. A quell'epoca i gusti collettivi erano cambiati e già girava la descrizione, vera o falsa che fosse, del giornalista che, munito di telecamera, chiedeva alla signora piangente sulle rovine della propria casa sotto le quali giacevano marito e figli: "Ci dica, cosa prova in questo momento?".

Vidi a un Tiggi (in tutto furono dieci secondi al massimo) Gemona devastata; seguì l'inquadratura di alcune paia di piedi, calzati con gli anfibi, di qualcuno che portava delle marmitte; poi fu la volta di gente in fila, vestita con quello che aveva addosso la sera precedente al momento delle scosse e che mangiava, in ordine e con dignità infinita, un piatto di minestra. Ancora una pila di coperte di casermaggio e sullo sfondo, il tempo di un lampo, un cartello: "Campo Battaglione San Marco". Niente musica, niente pubblicità, neppure una faccia. Quanto di meno telegenico e promozionale ci sia.

Ma è questa la Marina.



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociera 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 "Crociera 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



Uragano Anna

Antonio Della Bruna
Socio del Gruppo di Pinerolo

Quando fu chiamato il "posto di manovra" a bordo del Molosso ci fu un vero e proprio fuggi... fuggi sulla passerella che portava sul molo. Ragazze e visitatori vari scendevano a terra veloci, resisi conto che la nave toglieva gli ormeggi. Stavamo lasciando New York dopo quasi sei mesi di permanenza negli USA. Erano stati, questi 25 giorni nella capitale, un premio per tutte le fatiche e impegni gravosi dopo l'arrivo negli USA. Era iniziato con il trasferimento a Jacksonville in Florida. Alla stazione di New York ci attendeva un treno riservato, vagoni letto con ristorante e inservienti civili, che ci avrebbe portati proprio lì.

24 ore filate, eccetto due soste tecniche per il cambio di locomotore. Serviti in tutto e per tutto intenti solo a guardare il meraviglioso, e diverso, panorama americano. Foreste, paludi, coccodrilli, meravigliose radure verdi con Ville stupende al centro, scorrevano davanti ai nostri occhi. Jacksonville, una bella cittadina del Sud, ospitava la grande base aereonavale USA. Per noi, 150 tra marinai e graduati, era riservata una lunga costruzione-camerata, situata nella grande pineta che ospitava tutti i fabbricati, in cui dimoravano 3000 tra marines, marinai e piloti americani. Ci volle qualche giorno per acclimatarci all'ambiente torrido (circa 40°C ed alle 15 del pomeriggio, puntuale come una sveglia, un forte acquazzone fortunatamente mitigava la temperatura). Non durava più di mezz'ora. Dopo una "presa di possesso ufficiale" delle Motocannoniere, barche di 400 tonn. scafo lungo 40 metri, per 6 di larghezza, a fondo piatto per potersi arenare sulla spiaggia eseguendo un forte volume di fuoco a protezione dei mezzi da sbarco. Istruttori americani



ci addestrarono ad usare armi e strutture, macchine ecc. fino al raggiungimento di una discreta padronanza dei Mezzi nel giro di una settimana. Iniziarono quindi le uscite in mare. Tredici miglia nei tornanti del fiume, interrotti ogni tanto da baie larghe e profonde stipate da navi militari, Cacciatorpediniere, Incrociatori e navi ausiliarie, affiancate per categoria, tutte le sovrastrutture coperte da teli grigi, ed una sola guardia a prora controllava tutto. Riflettevamo impressionati: era chiaro perchè gli americani avessero vinto la guerra...! L'Oceano era calmo, onde lunghe e lisce consentivano tutte le manovre. Il rientro in tempo per

Le cannoniere *Molosso* (MO), *Bracco* (BR) e *Alano* (AO, C° Squadriglia) all'ormeggio a Little Creek, Virginia, nell'agosto 1951. La foto è ripresa durante una sosta nella base navale americana delle forze anfibe dell'Atlantico nel corso del periodo di addestramento iniziale seguito alla consegna, avvenuta nel luglio precedente, alla Marina Militare italiana parte dell'U.S Navy di un gruppo di sei cannoniere d'appoggio del tipo LSS(L). Concluso l'addestramento, le sei piccole unità della classe "Alano" dovranno affrontare la traversata oceanica che, attraverso Gibilterra, le porterà in Italia

(foto E. Bagnasco pubblicata su *Marinai d'Italia* a dicembre 2009)

il pranzo. Nel primo pomeriggio uscivamo in franchigia, la ricerca di ragazze era il tema principale. La nostra candida divisa bianca estiva colpiva subito e non era difficile avvicinare le persone. Dopo quasi un mese interessante, anche divertente nonostante gli impegni, lasciammo la base con direzione Charleston lungo la costa del Sud Virginia. Due settimane per rifornire di munizioni tutta la... muta di Cani. Il caposquadriglia era l'*Alano*, Comandato dal TV Atos Fraternali, gli altri: *Bracco*, *Molosso*, *Segugio*, *Spinone* e *Sparviero*. L'Oceano... generoso ci riserva una buona navigazione, direzione Nord, verso Norfolk.



La base navale USA di Norfolk



È una grande Base Aereonavale situata dopo un lungo percorso in un canale interno. Ormeggiamo tra... giganti, Portaerei, Incrociatori ed altre unità vicino alle quali sembravamo scialuppe di salvataggio...! Qui ebbe inizio un pressante addestramento alle armi di bordo, per noi categoria PM (puntatori mitraglieri). Uscite in mare giornaliere per serie di tiro contro bersagli navali ed aerei effettuati da postazioni fisse, situate lungo la spiaggia fronte Oceano, all'interno della base. Le postazioni comprendevano torri di tutti i calibri di cannoni e piazzole per le mitragliere. I bersagli erano piccoli aerei veloci, dotati di motori a reazione. Le piazzole erano complete di portamunizioni per il rifornimento e non erano previsti limiti per il fuoco contro i bersagli, si sparava fino all'ordine di cessate il fuoco un istante prima di colpire il piccolo aereo, nonostante tutto se ne abbatterono 4-5 al giorno dopo che si era presa confidenza con le armi. In franchigia, oltre al passeggio e la curiosità di conoscere i luoghi, il tempo di cercare compagnia di ragazze non mancava, specialmente sulle spiagge, dove tra l'altro, un luna park c'era sempre. Così trascorse un mese tranquillo e spensierato. Dopo le serie di tiro alle 15.00, si mollava tutto per uscire o riposare in camerata. Ancora una partenza. La prora sempre a Nord, mare calmo; solo una

grande onda lunga cullava le nostre "barchette". New York era la meta a 400 miglia di distanza; si rifaceva il percorso inverso, questa volta per mare. Per la seconda volta a pochi metri dal molo 86, dove ormeggiammo tra immense navi di ogni genere, il molo infatti non era militare. Fu riposo generale, solo le incombenze normali da svolgere e poi fuori per le strade a... caccia. Con 5 dollari entrai al Radio City, il grande Cine-Teatro sulla 42° strada, 3000 posti, dove assistetti alla prima del film: "Ballando sotto la pioggia" e la rivista che seguiva arricchita da sessanta ballerine in fila sul palco, dove parevano persino poche, data la sua grandezza. Ecco che siamo arrivati al momento in cui ho iniziato queste righe. Partenza. Prora a Est, Europa a oltre 3500 miglia di mare passando per le Bermuda, dove è prevista una sosta. Sco-stiamo dalla banchina verso il mare aperto. Lascio il mio posto di manovra, vado in cuccetta sapendo che alle 24.00 sono di guardia in contro plancia. Mare calmo e notte serena, pare che cominci bene...! Mi vengono a chiamare alle 04.00, mi rendo conto che il tempo è cambiato, si rolla parecchio. Raggiungo il mio posto di guardia in contro-plancia, cioè all'aperto sopra la plancia comando. Il cielo è nero ed un forte vento solleva onde alte, vengono da sinistra. Dopo mezz'ora devo alzare gli occhi



Il Molosso a lento moto nella laguna veneta nell'estate del 1971. L'unità passerà in disarmo l'anno successivo. Si distingue bene la posizione delle "colonnine" di punteria per le mitragliere da 40/56: davanti alla controplancia prodiera, e al centro quella poppiera, con accanto l'unica imbarcazione di bordo rizzata verticalmente contro l'osteriggio di macchina

(Foto A. Molinari)

verso l'alto per vederne la cima. Sono enormi e quando rotolano frangendo coprono la nostra prora dilagando in coperta. Si balla, rollio e beccheggio scuotono la barchetta che pare un pezzo di sughero frollato dai marosi. Mi bagno molto perchè gli spruzzi arrivano a otto metri fin dove mi trovo sopra al ponte di coperta. Quando il cielo schiarisce un poco, intravedo montagne d'acqua alte come una casa. Mai visto onde così...! Ma non sono lisce, cappellate di schiuma che ricoprono interamente da poppa frangendosi contro gli sportelli delle riserve di munizioni della 40mm, ad ogni ondata interamente sommersa. Il mare è veramente scuro come il cielo ed il vento lancia onde enormi. Dopo qualche tempo sono completamente inzuppato d'acqua. Dalla plancia mi chiamano con il telefono... Della Bruna scendi in plancia! Esci dalla "fossa" di contro-plancia e mi calo scivolando sul passamano della scaletta che porta alla plancia, apro il portello stagno ed entro. C'è il Comandante vicino alla bussola, il timoniere aggrappato al recalcitrante timone ed il Comandante in 2ª che mi cede i telegrafi di macchina. L'atmosfera è tesa. Il comandante è attaccato al barometro che consulta in continuazione. Intanto la baraonda di mare scuote la barca da tutti i lati piegandola fino a 60 gradi sulle fiancate. La squadriglia non è più compatta allineate per due a distanza di 50 metri, a stento s'intravedono le cime di qualche albero. Ad un certo punto il capo squadriglia da l'ordine di mettere la poppa al vento e al mare, pare che così reggiamo meglio. Il quadro è veramente impressionante, è giorno ormai ma il cielo è sempre nero e la luce scarsissima, l'unica cosa visibile chiaramente è la schiuma delle onde sempre più alte e potenti che

scuotono e sollevano la nave per poi lasciarla cadere nel vuoto sottostante con degli schianti terrificanti. Temiamo che le saldature dello scafo si aprano, le lamiere che lo costituiscono sono saldate tra loro, mentre nelle navi italiane sono imbullonate. Il Comandante non nasconde la sua preoccupazione e senza distogliere gli occhi dal barometro invita il Nostromo, succeduto al timoniere, a tenere bel salda la ruota del timone. Pare tutto inutile la nave prende colpi su colpi totalmente in balia del mare. Ora le onde sono vere montagne, più alte dei nostri alberi ed almeno cinque metri d'acqua frangono da cime di 15 metri, dando la sensazione che non ce la si faccia a riemergere. È un vero uragano, la radio di bordo ha precisato che si tratta dell'Uragano Anna, con nomi di questo genere gli americani battezzano le tremende tempeste oceaniche. In un crescendo di mare e di tempesta pare che non ci sia fine a questo, pare un dramma in attesa del peggio.

La squadriglia è sparsa e non c'è contatto visivo tra le navi. Arriva la notte e tutto l'equipaggio è pronto al peggio. Si tengono le tute di navigazione e gli stivaletti slacciati pronti per liberarsene nel caso peggiore. Non scendo più dalla plancia, non si chiedono neanche i cambi di guardia, ognuno resta al suo posto pronto al peggio. Le montagne d'acqua sono impressionanti, è un ribollire di schiuma e un muro liquido che colpisce incessantemente lo scafo da tutte le direzioni. Qualcuno comincia a fare voti religiosi. Passa la notte e non cambia nulla, se fosse possibile descrivere in modo chiaro la situazione direi che il mare era più verticale che in piano. Montagne d'acqua alte anche 20 metri ci vengono incontro a 40 chilometri orari, non riuscivano ad affondarci proprio perchè i nostri "gusci" sono piccoli e leggeri, nonostante il pieno carico di viveri, nafta e munizioni, risalgono la base delle montagne d'acqua per precipitare nel vuoto tra una e l'altra onda. Pericolosi sono i poderosi colpi della carena piatta quando incontra nuovamente l'acqua. Intanto non è possibile effettuare un punto nave preciso e non si sapeva con esattezza la nostra posizione, certamente molto fuori rotta, a causa della deriva e dell'incerta direzione percorsa con mare in poppa, per tenere a galla la "barca". Viene nuovamente la sera e finalmente si ha sentore di un leggero miglioramento. Il mare è sempre molto "grosso" ma il vento diminuisce.



Ad un certo punto la vedetta, nel frattempo, tornata in controplancia, segnala una luce al traverso dritta. Il Capo squadriglia ordina a nave *Mastino* di cercare di raggiungere quello che pareva un mercantile per chiedere la posizione, considerando che trattandosi di una nave di almeno 3000 ton. forse era stata più stabile nel tenere la rotta. Il *Mastino* si mette all'inseguimento e solo quasi all'alba riuscì a raggiungere la nave. Nulla di positivo, anche il *Liberty*, vecchio mercantile, era nelle stesse nostre condizioni. Il nostro piccolo radar, con un raggio utile di soli 80 km. batteva solo le alte cime delle onde, niente terra. I vari comandanti, dopo un rapido consulto via radio, adottarono una rotta corretta di 20 gradi verso Nord, cercando nel frattempo di raggruppare la "muta" approfittando del calo del moto ondoso. Era quasi l'alba del quinto giorno quando fu avvistata la luce del basso faro di Bermuda, la cui altezza massima era di 30 metri. Eravamo parecchie miglia oltre Bermuda. Corretta la rotta, ci vollero più di tre ore per arrivare sulla frastagliata e pericolosa costa delle isole. Aspettammo l'arrivo del pilota per inoltrarci nel labirinto di scogliere ed isolotti. Ci portarono in una bella baia a qualche miglio del capoluogo Port Hamilton. Eravamo simili a pirati, barbe lunghe, visi patiti visto il quasi totale digiuno, a bordo non si era potuto cucinare, nemmeno con le pentole appese a sospensioni cardaniche della cucina. Giacche ancora sbottonate, coltellacci alla cintura, pronti a tagliare quello che poteva ostacolare il galleggiamento. Procedemmo all'ormeggio nel porticciolo, osservati dalle numerose persone, accorse dal villaggio vicino. La permanenza sull'isola, prevista di una settimana, fu protratta in seguito dopo



aver riscontrato i danni subiti. Decisero infine, che sarebbe venuta una commissione di esperti per verificare. Giunsero due giorni dopo e la decisione fu che dovevamo tornare a New York per ulteriori disposizioni. Il giorno seguente lasciammo gli ormeggi, si può capire il nostro stato d'animo. Dopo sole poche ore di navigazione, ci venne ordinato di ritornare in porto. In seguito ci fecero raggiungere l'Arsenale ad Hamilton dove le imbarcazioni che avevano subito danni sarebbero state riparate. Chi aveva l'asse storto, o il timone in disordine ecc... quasi tutti dichiararono un danno. Il *Molosso* era intatto a parte l'affusto della mitragliera di prora un po' storto, che non fu riparato sul posto, non essendo di ostacolo alla navigazione. Rimanemmo quasi un mese alle Bermuda, infine giunse il giorno della partenza. Lasciato il porto avevamo 3000 miglia di Oceano di fronte e, ripensando ai giorni passati, non eravamo molto tranquilli. Avevamo saputo, nel frattempo, che era stata prevista una scorta di due cacciatorpediniere, ma inspiegabilmente, lo Stato Maggiore Marina decise di farli partire in anticipo. Seguirono invece giorni stupendi, un mare calmo ed onde così lunghe da non provocare alcun rollio né beccheggio. Pesci rondine saltavano fuori dall'acqua e atterravano in coperta a decine. Il cuoco preparava pizze nel pomeriggio e sottocoperta si giocava a carte. Furono 15 giorni di navigazione senza un soffio di vento e mare calmo fino a Gibilterra. Era prevista una sosta a Madera, ma optarono per il proseguimento per evitare una perturbazione in arrivo. Così fu infatti. Il giorno seguente all'arrivo in porto una "buriana" tremenda ci costrinse a rinforzare al massimo gli ormeggi per tenere le barche accostate in banchina.

Approfittammo, durante la franchigia, per passare il confine e visitare la Spagna. Una settimana dopo attraversammo lo Stretto, entrammo nel Mediterraneo. Tutto bene fino in prossimità del Golfo del Leone. Ci sorprese una mareggiata, forza dodici che quasi ci affondò. Onde violentissime, anche se più piccole di quelle atlantiche, ci fecero imbarcare acqua dalle prese d'aria di coperta. Fu terribile anche se la subimmersione per una sola giornata, per fortuna il resto della navigazione fino a Brindisi fu tranquillo. Qui, terminato un riassetto generale fummo destinati al servizio di vigilanza pesca in Adriatico. Si trattava di sorvegliare i nostri pescherecci per proteggerli dalle motovedette slave che usavano sequestrarli con il falso pretesto che entravano nelle loro acque territoriali. Ci fu possibile infatti, sventare il sequestro che una motovedetta stava eseguendo, di notte, in acque internazionali, a scapito di un peschereccio italiano. Arrivando di sorpresa catturammo anche un marinaio slavo lasciato a bordo del peschereccio, mentre la motovedetta slava se la filava. Rimasi tre anni sul *Molosso* in Adriatico, poi la nave fu messa ai lavori e venni trasferito sulla gemella *Bracco*. Non cambiò nulla. Un giorno di sosta per rifornimento ad Ancona o Venezia e poi di nuovo in mare. Un servizio tedioso. Decisi di inoltrare domanda per il Corso da Incursore dopo averli incontrati alle Isole Tremiti. Dovevano effettuare una esercitazione di attacco a San Nicola, considerata come base nemica. Al *Bracco* venne assegnato il compito di sorvegliare un tratto di costa in difesa. Presi terra su Punta Coccodrillo insieme a due marinai che feci sistemare in posizioni opportune. Io presi posto proprio sulla Punta. Ricordo chiaramente, era una notte bellissima, serena con luna piena, mare calmo. Non ebbi difficoltà ad avvistarli. Udii il rumore della motosilurante che li aveva messi in mare a 1500 metri dalla costa. Dopo parecchio tempo, vidi le teste nere in mare, erano ricoperte da una retina scura che, con buio pieno sarebbe stata efficace. 100 metri, attesi... Quando raggiunsero gli scogli, a due metri da me, sparai un razzo di segnalazione in aria. Li dichiarai prigionieri e ne fui dispiaciuto, dopo la fatica che avevano fatto. Riconobbi alcuni compagni di Corso e mi feci spiegare chi erano e cosa facevano gli Incursori. Quindi lasciai che terminassero la loro azione. Dopo pochi mesi iniziai il 5° Corso Incursori.

Premuda

Ciro Paoletti - Storico

Nell'oscurità prima dell'alba del 10 giugno 1918, Luigi Rizzo navigava lentamente sul suo MAS in mezzo all'Adriatico, al termine d'un noioso appostamento di routine.

Negli ultimi mesi il destino gli aveva riservato molte sorprese, tutte ottime quanto non cercate. Un anno prima era un tenente di vascello richiamato per la guerra, decorato di medaglia d'argento, stimato e rispettato, noto fra i colleghi e i superiori per le buone prove date intorno a Grado, ma nulla più. Un ufficiale serio, un marinaio esperto, un soldato coraggioso, che faceva il suo dovere, ma in fondo come tanti altri. Dieci mesi prima, nell'ottobre del 1917, si era sposato; nove mesi prima, nel novembre del '17, dopo una preparazione di mesi, aveva silurato il *Wien*, la prima corazzata degli Imperi Centrali affondata da una marina alleata. Ne aveva avuto fama nazionale, la medaglia d'oro al valor militare e la promozione a capitano di corvetta. Infine, esattamente quattro mesi prima, il 10 febbraio 1918, era partito per partecipare alla Beffa di Buccari, che, grazie a d'Annunzio, gli aveva dato altra notorietà. Non che la cercasse. Non gli importava molto essere un eroe, famoso in tutta Italia e amico di d'Annunzio. A lui interessava fare la guerra all'Austria e farla bene; e questo significava agire con accuratezza – come quando aveva preparato l'incursione a Muggia – e fare tutto il suo dovere, pure se c'erano contrattempi, come quelli che avevano posticipato quella sua missione dal 7 al



9 giugno; e pure se era un dovere monotono, come in quel momento, prima dell'alba del 10 giugno 1918, a largo di Premuda, dentro il suo MAS 15, che si dondolava sulle acque accanto al MAS 21 di Anzo.

Per essere notte, la visibilità era ottima, col cielo terso a levante e una certa foschia a ponente. Unico guaio: gli si era fermato l'orologio per una mezz'ora, perciò, quando si rimise in moto, non erano le due del mattino – come da ordini – ma le due e mezzo. Fu una differenza che fece la storia, perché alle 3,15 vide "a poppavia del traverso e sulla dritta una gran nuvola di fumo"; tanto fumo, troppo per le torpediniere italiane che aspettava per farsi rimorchiare ad Ancona; perciò, pensò, era il nemico: l'avevano scoperto e le torpediniere della stazione di Gruiza stavano venendo ad attaccarlo. Ordinò di muoversi, ma verso il fumo, per attaccare.

Sotto il fumo c'erano una squadra austriaca e tutte le speranze dell'Austria stessa. Non avrebbero superato la mattinata.

Da molto e molto tempo l'Austria si reggeva per miracolo. Troppo composito era l'Impero e da mezzo secolo sul punto di sgretolarsi. Per quasi settant'anni si era fondato su due pilastri: Francesco Giuseppe e l'esercito, ma nel dicembre del '16 il primo era morto e dall'estate del '17 il secondo era in crisi profonda. L'Imperatore aveva deciso la guerra e la guerra stava distruggendo

l'Impero. La fame attanagliava militari e civili ed acuiva i dissenzi tra le varie nazionalità, domani nemiche fra loro, ma in quel momento alleate contro il dominante gruppo tedesco e certe che la pace avrebbe messo fine a fame, lutti e privazioni.

L'imperatore Carlo era giovane e debole, perché debole era ormai l'Impero, o meglio, perché debole era il sostegno dell'Impero. "Nel tuo accampamento è l'Austria" si ripeteva col poeta Grillparzer dal 1848; e adesso l'accampamento si stava afflosciando; e la flotta pure.

Nell'autunno del '17, prima di Caporetto, si erano iniziati a vedere i primi segni del collasso anche in Marina. Il 5 ottobre l'equipaggio dell'Imperialregia Torpediniere 11 s'era ammutinato e da Sebenico aveva raggiunto Ancona e consegnato la nave agli Italiani, per di più di Fanteria, nemmeno di Marina. Era rimasto un caso isolato



fino al 22 gennaio del 1918, quando era scoppiata una rivolta nell'arsenale di Pola. Fame, paghe basse – specie in confronto a quelle del personale tedesco distaccato là dalla Germania – e i duri controlli di polizia, uniti ai primi scossoni indipendentistici e alle nuove della Rivoluzione Russa avevano infiammato gli animi. Se ne uscì con permessi, aumenti di paga, distribuzioni di vestiario e di scarpe; ma il male era profondo. I movimenti già accaduti in Stiria, Ungheria e Bassa Austria erano stati simili, ma fra i civili; adesso invece avevano toccato la Marina e il contagio si diffuse. Quando l'eco dei fatti di Pola arrivò a Cattaro, il 1° febbraio 1918 la squadra esplose: fucilate sui comandanti, ufficiali feriti, bandiere rosse sulle navi, minaccia di sparare su quelle rimaste fedeli o neutrali... la flottiglia incrociatori andò completamente fuori controllo. Solo il 3 febbraio e sotto la minaccia d'essere affondate dall'appositamente accorsa III Divisione Navale, le navi ribelli grandi e piccole s'erano arrese.

In Italia non se ne seppe nulla e si continuò a pensare alla guerra come al solito, ma la compagine militare nemica era ormai scossa e incrinata in terra e in mare. Solo una vittoria poteva, forse, rinforzarla, una grande vittoria contro l'odiata nemica del sud, perciò fu predisposto un piano grandioso e interforze.

La parte navale prevedeva la distruzione dello sbarramento d'Otranto. Due squadre con sette corazzate, due sommergibili e 50 fra incrociatori, caccia e torpediniere dovevano essere impegnate,

divise in vari gruppi. Nelle prime ore del mattino del 12 giugno otto unità medie e quattro torpediniere si sarebbero buttate sullo sbarramento, distruggendolo. Ci si aspettava che gli Italiani avrebbero reagito più che nel maggio del '17 e, appena uscite in caccia, le loro navi sarebbero finite sotto il tiro di tre corazzate classe "Arciduca Carlo" e di quattro classe "Viribus Unitis", sostenute da altre 42 navi fra medie e minori: sarebbe stato un massacro.

Il piano era la premessa marittima e il contraltare adriatico all'offensiva di terra prevista per il 15 giugno e poi nota in Italia come "Battaglia del Solstizio". L'Austria se ne riprometteva una doppia vittoria, che per terra le facesse prendere Verona e Venezia e per mare le aprisse le porte dell'Adriatico, piegando l'Italia all'armistizio e liberando truppe da inviare contro la Francia sulle Alpi e in Fiandra, per far crollare, magari, pure il fronte francese.

Le tre corazzate "Arciduca Carlo" erano già in bassa Dalmazia, le quattro "Viribus Unitis" dovevano raggiungerle da Pola. La prima sezione, composta da *Prinz Eugen* e *Viribus Unitis*, sulla quale innalzava la sua insegna il comandante in capo della flotta, contrammiraglio Horthy de Nagybánya, futuro Reggente d'Ungheria, era uscita da Pola la sera del 8 giugno, scortata da cinque torpediniere. Ventiquattr'ore dopo era partita la seconda sezione, composta dalle corazzate *Szent István* – *Santo Stefano* per noi – e *Tegetthoff*, scortate dal caccia *Velebit* e da sei torpediniere.

La preparazione era stata accurata e permeata da una certa baldanza. Tutti gli ordini erano stati trasmessi a mano per sicurezza e si era perfino imbarcata sulla *Tegetthoff* una squadra di cineoperatori, cui spettava riprendere il trionfo dell'Austria sul mare. Le premesse però non furono buone. Nel momento in cui le due corazzate a Pola stavano per muoversi, il caccia *Varasdin* tagliò la rotta al *Santo Stefano* con le sirene che urlavano e la bandiera a mezz'asta: segno di morte, lutto, malaugurio.

I due MAS 15 e 21 comandati da Rizzo e Anzo

Brutto, pessimo presagio dissero i marinai. Non sapevano che il caccia aveva avuto un'esplosione a bordo, con morti e feriti e, pure a saperlo, non importava: era un gran brutto segno e basta. Si cominciava male e si continuò peggio. Le ostruzioni del porto non erano state aperte e fra una cosa e l'altra si perse un'ora.



Rizzo e i suoi due equipaggi fotografati dopo l'impresa di Premuda

Poi, una volta fuori, il commodoro Seitz, comandante il *Santo Stefano* e la 1ª Divisione, per recuperare il ritardo ordinò di forzare l'andatura a 17,5 nodi, tre meno del massimo e sette e mezzo più della velocità di crociera. Conseguenza: le turbine si surriscaldarono e l'obbligarono a diminuire la velocità a 12,5 per riaumentarla lentamente non appena si furono raffreddate. Fu così che, intorno alle 3,15 del mattino del 10 giugno 1918, le due corazzate, in linea di fila dietro al *Velebit* e protette su ogni lato da tre torpediniere, si trovarono ad ovest delle isole di Gruiza e Premuda, con rotta per sudest, senza immaginare d'avere i MAS di Rizzo alcune centinaia di metri a dritta, cioè a ponente. Riporta la relazione austriaca: "il mare era calmo, la notte splendente di stelle. La visibilità verso levante era eccellente; verso ponente ostacolata da una lieve foschia", perciò Rizzo distingueva benissimo al suo levante le navi nemiche, che invece non potevano veder bene lui, al loro ponente. Riferì Rizzo: "decisi di approfittare della luce incerta per prevenire l'attacco e perciò, seguito dal MAS 21, invertii la rotta, dirigendo sulle unità nemiche alla minima velocità per non far rumore ed evitare i baffi a prua che avrebbero tradito la mia presenza". Si avvicinò a 9 nodi e si accorse "dell'inesattezza dell'ipotesi, trattandosi di due grosse navi scortate da 8 a 10 cacciatorpediniere che le proteggevano da prua a poppa e dai fianchi." Non capì cosa avesse davanti. Sapeva solo che erano unità maggiori, una circa 700 metri dietro l'altra, ma incrociatori o corazzate? Non si pose troppi dubbi. Decise di lanciare dalla minima distanza. I siluri, pronti contro siluranti, erano regolati a un metro e mezzo, perciò andavano bene. Diresse verso la prima nave, mentre Aonzo puntava alla seconda. Aumentò la velocità da 9 a 12 nodi, si infilò fra due torpediniere che gli venivano da sinistra, le oltrepassò di 100 metri e, a 300 metri dal *Santo Stefano*, lanciò. Centro in pieno, un'azione da manuale; il siluro di dritta colpì a mezza nave, fra la prima e la seconda ciminiera, quello di sinistra fra la seconda ciminiera e la poppa "sollevando due grandi nuvole di acqua e fumo nerastro."

Aonzo fece lo stesso contro il *Tegetthoff*, ma senza fortuna, il siluro urtò ma non scoppiò, dopodiché i MAS evolirono e presero il largo. Sul *Santo Stefano* non ci si era accorti quasi di niente. Navigava a 14 nodi quando, verso le tre e mezza, si era sentita "all'altezza del compartimento prodiero di caldaie una sorda esplosione, alla quale pochi secondi dopo ne fece seguito un'altra un poco più a poppavia. La nave non riuscì a vedere alcuna unità nemica." Poi si udirono dei colpi di cannone. La Torpediniere 76 aveva scorto il MAS 15 ed era partita all'inseguimento, seguita dalla 81. Rizzo scrisse che la 76 riuscì: "... a mettersi sulla mia scia ad una distanza da 100 a 150 metri. Apriva il fuoco con un sol pezzo con colpi ben diretti, ma leggermente alti che scoppiavano di prora." Non fu un caso. Viene mostrato benissimo nel film che nel 1923 la Regia Marina fece girare sull'impresa di Premuda, adoperando il *Tegetthoff*, preda di guerra, al posto del gemello *Santo Stefano* e il MAS 15 con tutto l'equipaggio come attori, a partire da Rizzo in persona, benché, per esigenze di ripresa, la scena del siluramento sia stata girata di giorno e con le distanze fra le navi assai ridotte. Rizzo regolò la velocità così da tenersi nell'angolo morto del pezzo prodiero della torpediniere, poi le scaricò due bombe antisom davanti alla prua. La prima non scoppiò, la seconda sì. La 76 accostò di 90°, lui accostò a sinistra, aumentò l'andatura e in breve si mise fuori vista. Poi segnalò coi razzi e la pistola Very alle torpediniere italiane: "Ho silurato, ritiratevi su Ancona" e, puntò ad



Rizzo in visita all'"Ansaldo" di Sampierdarena...



... e all'"Isotta Fraschini" di Milano nel luglio 1918

ovest. Raggiunte le torpediniere verso le cinque del mattino e trovatosi Aonzo col MAS 21, comunicò la notizia perché la trasmettessero via radio a terra. Nel frattempo nella squadra austriaca regnava il disorientamento più totale. Siluri sì, ma di MAS, di nave, o di sommergibile?



La grande nave si è capovolta. Lo scafo galleggerà ancora quattro minuti prima di inabissarsi

E si era certi che non ce ne fossero ancora? E sommergibili? Per sfuggire ad altri lanci, il *Tegetthoff*, viste alle 3,31 delle luci e uditi degli scoppi, aveva iniziato a zigzagare, allontanandosi dalla zona pericolosa. Le torpediniere correvano su e giù per intercettare eventuali sommergibili o altri MAS e lanciavano torpedini qui e là, mentre sul *Santo Stefano* Seitz prendeva i primi provvedimenti. Comandò d'accostare a sinistra, ma intanto le macchine si erano fermate e la nave, sbandando a destra, era già inclinata di 10°. Ordinò di ripescare i marinai che allo scoppio si erano buttati in acqua, d'eseguire gli allagamenti di compensazione dello sbandamento, riferire sui danni e preparare i paglietti turafalle. L'acqua però entrava a fiotti e non si riusciva a fermarla. Dieci minuti dopo il siluramento fece segnalare a von Perglas del *Tegetthoff*: "siamo pronti ad essere presi a rimorchio", ma, a causa delle manovre per paura dei siluri, dal *Tegetthoff* videro solo le prime due parole e non capirono. L'acqua saliva. Seitz fece girare le torri verso sinistra per compensare lo sbandamento e, visto che aveva vapore in caldaia e le macchine potevano funzionare, ordinò di muovere a 4,5 nodi per rotta vera 100°, sperando di portare la nave almeno a incagliarsi verso Porto Brgulje e segnalò coi proiettori al *Tegetthoff*: "ho bisogno di soccorso", ma di nuovo il segnale non fu capito e il comandante von Perglas ordinò di non chiederne la ripetizione, perché se no "si sarebbe svelata al nemico la posizione della nave." Alle 4,20 del mattino era giorno. Il *Tegetthoff*, capito finalmente l'accaduto, s'avvicinò per iniziare il rimorchio, ma disorientamento e nervosismo regnavano sovrani e la batteria di dritta del *Santo Stefano* aprì il fuoco contro un periscopio. Mentre le torpediniere ricominciavano ad incrociare impazzite, il *Tegetthoff* interruppe la manovra; poi l'equipaggio capì che il periscopio era solo il gavittello d'una torpedine e riaccostò. Stavano per rimettersi all'opera quando fu distintamente avvistata la scia d'un siluro che puntava dritto su di loro. Dato l'indietro a tutta forza, sembravano comunque perduti quando, a 150 metri, la scia improvvisamente scomparve. Fu ripresa la manovra di accostamento per il rimorchio, ma,

improvvisamente, si avvertì una leggera scossa: torpedine! E di nuovo tutta forza e avanti a zigzag, lasciando una torpediniere accanto al *Santo Stefano* e, poco dopo, altro allarme sommergibile. Tornata un po' di calma, nuovo avvicinamento e nuovo segnale educatamente disperato di Seitz: "Prego prendermi a rimorchio. È necessario fare presto", ma quando si era quasi terminato di recuperare il cavo di canapa "e la gassa del cavo d'acciaio stava per uscire dalle bocche di rancio del Szent István, questo cominciò a sbandare." Era finita. Si tagliò il cavo e si rimase ad assistere, mentre i cineoperatori, che, da veri professionisti, avevano già dato qualche giro di manovella, cominciavano a riprendere quella che a tutt'oggi è l'unica sequenza dell'affondamento d'una corazzata della Grande Guerra; sarebbe stata trovata a Pola dopo l'armistizio. Alle 5,38 il *Santo Stefano* cominciò ad affondare sbandando sulla dritta e facendo finire in mare il capitano con tutto il suo Stato Maggiore. Alle 6,05 finì di capovolgersi e alle 6,11 minuti, colò a picco a 44° 16' nord e 14° 13' est, al suono del "Gott erhalte" – "Dio conservi" l'inno imperiale, la cui musica è ora il "Deutschland über Alles" – e mestamente salutato da tutti gli ufficiali ed equipaggi intorno. Il *Tegetthoff* comunicò: "Stamani alle 6 la Santo Stefano è colata a picco due volte colpita da siluri di motoscafo". Rispose Horthy: "La missione non verrà eseguita, rientrare a Pola con tutte le unità di scorta."



Mas 15

Fu un viaggio triste e reso difficile dal maltempo, un altro presagio: la tempesta si avvicinava all'Impero e con essa la fine. Dall'altra parte dell'Adriatico, mentre la corazzata affondava, i MAS stavano rientrando ad Ancona. In vista del porto Rizzo fece issare la bandiera grande e le bandierine del gran pavese "da affondamento". Alle cinque del pomeriggio del giorno avanti, prima di partire, salendo sul MAS 15 aveva chiesto a un marinaio: "Abbiamo la bandiera grande?" "Signor no, la comune." "Va a prendere la grande, non si sa mai." E adesso la faceva sventolare vittoriosa. Dal posto d'avvistamento al Monte dei Cappuccini lo scorsero e segnalavano al Comando: "Marina Centrale – Ancona Miglia 15 N. N.- E. due motoscafi scarichi siluri, carichi di onore e gloria dirigono porto. Monte Cappuccini"; e fu un trionfo. Dalla radio era già noto l'affondamento; sì, ma di che cosa? Rizzo onestamente non lo sapeva.



Appena messo piede a terra, vide il guardiamarina Briganti, dell'aviazione navale, che poi raccontò: "mi disse d'essere incerto sulla classe della nave silurata. Però, dalla descrizione della sagoma della nave, che aveva due grandi ciminiere affiancate, mi resi subito conto che si trattava di una nave da battaglia della classe Viribus Unitis.

Il Com.te Rizzo, nonostante il suo evidente desiderio che io avessi ragione, non era però ancora del tutto persuaso, pur riconoscendo la nostra grande esperienza nel riconoscere le navi, affinata durante le molte ricognizioni.

Quando fummo ricevuti dal Comandante della base, svegliato in anticipo per comunicargli l'importante notizia, Rizzo gli disse testualmente: "il signor Briganti afferma che abbiamo silurato una dreadnought." Fu confermato. I bollettini austriaci lo ammisero e fu un'apoteosi: titoloni sui giornali in Italia e fuori; medaglia d'oro a lui e ad Aonzo, un grosso premio d'un milione e trecentomila lire da spartire: metà a lui e il resto all'equipaggio nel gennaio del '19; promozione a capitano di fregata e poi, a distanza di tempo, l'onore, perché due volte decorato di medaglia d'oro, di portare la bara del Milite Ignoto, il titolo di conte di Grado e di Premuda, la promozione ad ammiraglio.

Tutto questo non gli diede alla testa, nemmeno un po'; e non ne sfruttò i vantaggi in modo improprio. Quasi sicuramente dev'essergli stata fatta qualche proposta pubblicitaria, come a d'Annunzio dopo Buccari, ma non ci fu storia. Tutto ciò che si vide in giro fu un paio di fotografie delle visite fatte in estate all'Isotta Fraschini a Milano ed all'Ansaldo a Sampierdarena. In entrambe è in mezzo agli operai, in entrambe è preso da lontano, in nessuna delle due è in posa: discreto, sobrio, militare, come del resto lo è nella foto dell'inizio del 1919, per la consegna d'una medaglia d'oro celebrativa agli equipaggi dei due MAS di Premuda.

La sua vittoria aveva pesato sul conflitto? Certamente, visto che aveva indotto il nemico ad annullare l'azione, i cui risultati è però difficile immaginare.

La Regia Marina non dormiva. Appreso che Horthy era stato messo a capo di quella austroungarica, il 6 marzo 1918 Thaon di Revel avevano ordinato di aumentare la vigilanza.

Horthy era noto per essere energico e d'iniziativa. Lo si era visto il 15 maggio del '17 e a maggior ragione ce ne si poteva aspettare qualcosa di simile ora che comandava l'intera flotta.

Nel caso specifico, la ricognizione aerea italiana si era accorta dell'assenza delle navi da Pola e un segnale d'un sommergibile francese, mal decifrato da una nave appoggio pure francese, la mattina del 10 aveva avvertito che sette unità nemiche – anziché una sola come trasmesso – erano in rotta verso Otranto, inducendolo i comandi a far uscire da Brindisi gli incrociatori italiani e inglesi coi loro caccia, ad ordinare l'accensione alle corazzate a Taranto e a far accorrere forze da Corfù. L'errore della cifra, insomma, aveva dato il risultato giusto. Ma è inutile dire che sarebbe successo se l'azione austriaca fosse andata avanti, se Rizzo non ci fosse stato, se avesse deciso – ma non era il tipo – di disimpegnarsi dopo visto il fumo, se il suo orologio non si fosse fermato e gli avesse fatto lasciare l'agguato in orario, mezz'ora prima. Rizzo ci fu, attaccò con perizia e coraggio, vinse e in meno di cinque minuti e, al costo di due siluri, quattro con quelli d'Aonzo, annientò non una nave, ma un intero piano, ferendo a morte una flotta intera, danneggiando il morale di essa e d'una nazione nemica e dando, in termini odierni, un ottimo esempio di guerra asimmetrica: ecco cosa accadde il 10 giugno 1918; ecco che bisogna ricordare; ecco perché il 10 giugno è la Giornata della Marina.



Una celebre immagine del "saluto alla voce" reso dall'equipaggio del Tegetthoff alla gemella Szent István negli istanti dell'affondamento

Museo della Corazzata Roma e dei CC.TT. Da Noli e Vivaldi

A Porto Torres esiste un museo che raccoglie cimeli, testimonianze e ricordi relativi alla vita operativa ed alla scomparsa delle tre Regie Navi delle quali quest'anno ricorre il 75° anniversario dell'affondamento (9 settembre 1943). In merito, insieme allo SMM, sarà organizzata una cerimonia commemorativa in Porto Torres, centrata sulla inaugurazione del rinnovato Monumento ai Caduti della RN Roma, sulla riorganizzazione del sopraccitato museo in oggetto e sulla cerimonia protocollare in mare nelle acque che videro la tragedia e sui cui fondali giacciono le nostre navi. Pertanto tutti i Gruppi – e quindi tutti i Soci – sono pregati di verificare l'esistenza di cimeli, testimonianze e quant'altro (per esempio fotografie) relativi alla nave da battaglia Roma e ai cacciatorpediniere Da Noli e Vivaldi, protagoniste, al largo dell'Asinara, di quel tragico giorno.

I Gruppi e Soci ANMI interessati a donare o prestare eventuali cimeli al museo dovranno fare riferimento e prendere diretto contatto con:

- **C.N. Sardegna, Avv. Antonello Urru**
avv.antonellourru@tiscali.it - tel. 328.4752774
- **Presidente Porto Torres, Cav. Giovanni Caddeo**
(tenendo informato il Consigliere Nazionale)
anmi.portotorres@gmail.com - tel. 347.0506942



Il CT Da Noli



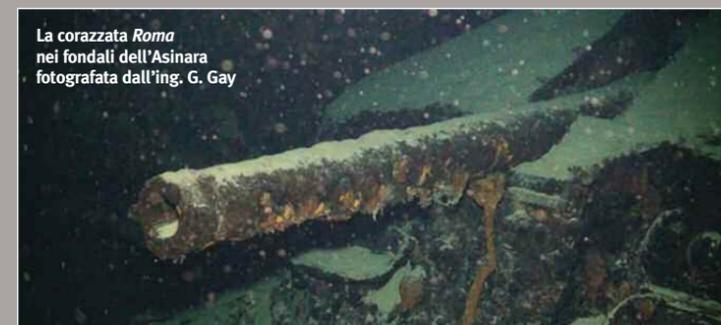
Il CT Vivaldi



La corazzata Roma



La corazzata Roma nei fondali dell'Asinara fotografata dall'ing. G. Gay

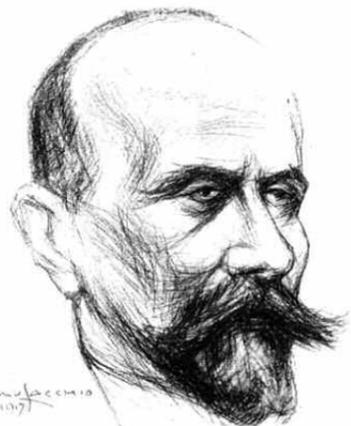




Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
A.I.C. (r) e Socio del Gruppo di Livorno

Riprendo in mano l'album delle cartoline e questa volta mi soffermo su questa, un'immagine dell'Accademia che porta la data del 30 settembre 1913, anche se in realtà proprio in quell'anno il fabbricato allievi veniva rialzato di un piano e portato alle attuali dimensioni; ma si sa, le cartoline possono rimanere in commercio anche qualche anno dopo la fotografia usata per l'illustrazione ...

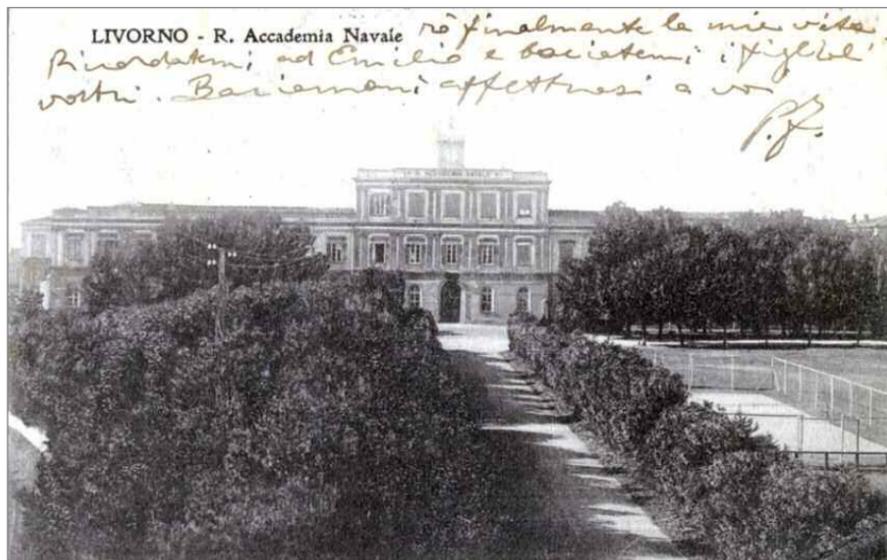


Caricatura del capitano di fregata Pietro Foscari, disegnata da Cesare Annibale Musacchio

P. Foscari

Chi scrive è il padre di uno dei giovani allievi ammessi a frequentare il primo corso: "Sono qui tornato con Marina e ho assistito or ora alla prima toilette marinara di Giorgio. L'ho lasciato lieto e beato fra i suoi ottanta coetanei: fra meno di quattro anni sarà ufficiale! Pensate quale folla di pensieri intorno a me in questo giorno".

È un papà emozionato, ma non può essere un papà qualunque. La vestizione degli allievi non è (e non era) un atto pubblico ... e poi la cartolina continua: "... E posdomani sarò a Roma per liberarmi di una corda elettorale che mi hanno messo attorno al collo. Fra tre giorni riprenderò finalmente la mia vita ...". Si parla quindi delle elezioni del 1913, quelle per la XXIV legislatura.

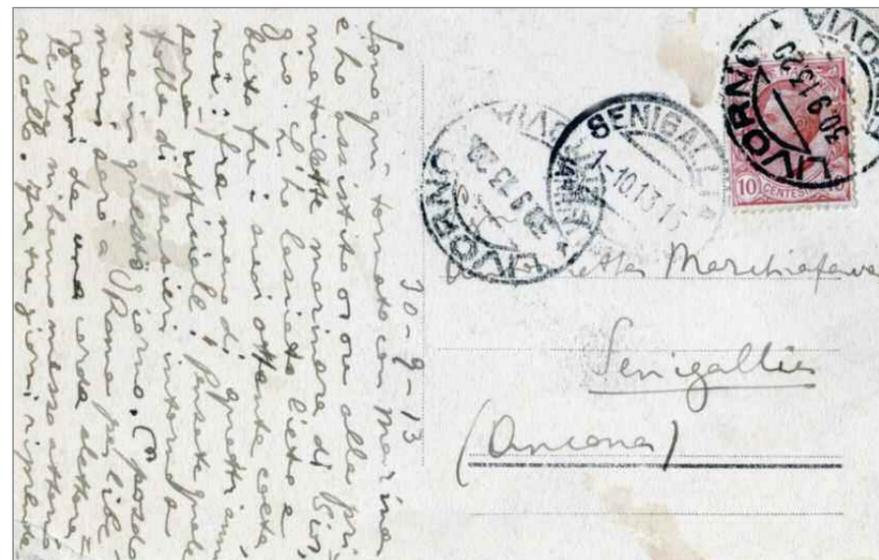


La firma è limitata alle iniziali "P. F." ma, visto che sono curioso per natura e mi piace dar vita alle cartoline e possibilmente un volto alle persone coinvolte, mi basta per iniziare le mie ricerche. Dunque, devo trovare un giovinetto entrato in Accademia nel 1913 che si chiama Giorgio con un cognome che dovrebbe iniziare con la lettera "F"... Scorro sui Memoriali della mia collezione i nomi di quell'anno e fra i vari Giorgio ce n'è uno solo che inizia per "F", Giorgio Foscari, nato il 22 dicembre 1899 e figlio del conte Piero; l'indirizzo di casa è Palazzo Widmann a Venezia. Il conte Piero Foscari apparteneva ad un'illustre famiglia del patriziato veneziano ma ormai in decadenza. Era entrato a dodici anni nella Regia Scuola Macchinisti di Venezia e successivamente all'Accademia Navale di Livorno dalla quale era uscito con il grado di guardiamarina. Dopo aver partecipato alla guerra in Abissinia (1895-96) sposa nel 1897 la baronessa Elisabetta Widmann Rezzonico, erede

di una ricca famiglia con proprietà in Carinzia delle quali Piero diviene procuratore rinunciando alla carriera militare. Piero ed Elisabetta avranno ben sette figli dei quali i primi due sono Marina, nata nel 1898 e che andrà successivamente in sposa a Franco Gherardini, e il nostro Giorgio, nato, come abbiamo visto, l'anno successivo, che non aveva ancora quattordici anni (come si usava allora) al momento dell'ingresso in Accademia. Bene, le cose iniziano a quadrare. Piero Foscari, la cui calligrafia nella sigla "P. F." è facilmente confrontabile con quella della firma apposta sotto la caricatura disegnata da Musacchio (foto a sinistra), assiste alla vestizione di Giorgio assieme a Marina, la prima figlia, allora quindicenne. Torna anche l'indirizzo sul memoriale (Palazzo Widmann, di proprietà della famiglia della moglie di Piero).



Don Pietro Conte Foscari
Patr. Ven



Cedendo gli onori della coda a Donna Daniella

centrale nazionalista di Federzoni, nella quale viene deliberata la fusione con il Partito Nazionale Fascista e muore a Venezia il mese successivo, poco prima della convalida della sua nomina a senatore del Regno.

Del figlio Giorgio so in realtà abbastanza poco, anche perché lo scarso tempo a disposizione mi costringe a limitare le ricerche alle fonti disponibili nei miei "archivi" e in quelli raggiungibili tramite internet.

Lo ritrovo però nell'album fotografico del compagno di corso Eugenio Torriani, nel periodo in cui quest'ultimo era destinato in Accademia come aiutante di bandiera dell'ammiraglio Cavagnari, futuro sottosegretario alla Marina quando, dopo Sirianni, Mussolini avocò a sé l'incarico di ministro della Marina.



Contessa Daniella Foscari

Giorgio Foscari farà parte nel 1931-32 dello Stato Maggiore dell'istituto e lo vediamo nelle foto che lo riprendono a cavallo, sia in Accademia che durante una storica caccia alla volpe organizzata nella pineta di Tombolo nel gennaio del 1932, alla quale parteciperanno ufficiali dell'Accademia e dell'Esercito e notabili locali con loro familiari.

In queste foto troviamo anche la moglie del Foscari, Daniela Balbo ("donna Daniella"), distinta cavallerizza cui viene cerimoniosamente destinata (secondo tradizione) la coda della povera volpe! Giorgio Foscari morirà durante la seconda guerra mondiale, il 12 luglio 1944.

Anche questa volta dietro una cartolina abbiamo scoperto mille storie, ma quello che nessun testo potrà mai raccontarci è l'emozione di quel padre mentre vede il proprio figlio vestire la divisa di allievo dell'Accademia!

Ma Piero Foscari non si limita ad amministrare i beni di famiglia: nel 1899 inizia l'attività politica, con l'elezione nel consiglio comunale di Venezia, ove sarà poi riconfermato fino al 1919. In questa carica si inserisce nel dibattito sul futuro della città, schierandosi col nascente polo industriale ed appoggiando attivamente il progetto che vedrà nascere Porto Marghera. Fervente irredentista, cresciuto politicamente nell'area liberal-democratica, nel 1909 viene eletto deputato nel collegio di Mirano e, dopo aver partecipato alla guerra in Libia come capitano di corvetta, viene rieletto al parlamento nel 1913 (nonostante

nella cartolina sembrasse non gradire "la corda elettorale intorno al collo") diventando capogruppo dei parlamentari nazionalisti. Durante questo mandato sarà sottosegretario alle colonie nei governi Bosselli e Orlando. All'inizio della Prima Guerra Mondiale gli sarà affidata la difesa aerea di Venezia e stringerà in questo periodo amicizia con Gabriele D'Annunzio che viveva nella "cassetta rossa" sul Canal Grande, e con lui parteciperà nel 1919 all'impresa di Fiume. Fervido promotore dell'italianità della Dalmazia, dopo la guerra presiede nel marzo del 1923 l'ultima seduta del comitato



**Giorgio Dissera Bragadin
IL MIO CAPO MATAPAN**

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

Lo fa con quest'opera “sui generis”, compendio di testimonianze, la voce dei superstiti, quella dell'autore, ovviamente, in primis.

Mi piace già dalla copertina, che riporta una fotografia davvero struggente, l'ultimo appuntamento la sera del 28 marzo 1941 – la notte prima di Matapan – fra le unità della 1^a e della 3^a Divisione Navale. Ecco allora dipanarsi la storia vista dal basso, prima e sopra le testimonianze del dopo guerra fatte dai protagonisti con la “greca”, spesso più volte a scrollarsi di dosso sospetti e responsabilità che a raccontare fatti e vicende nella loro reale cornice e sostanza. Qui l'amico Giorgio sviluppa la sua narrazione perché, dice, “la guerra bisogna berla sul posto, non servita su un cabaret porto da altri”: ecco allora i vertici della nostra Regia Marina visti dal basso, le operazioni terrestri viste da chi sentiva e, intanto, ragionava con la sua testa, fino ad arrivare all'operazione “Gaudio”. È a questo punto che Dissera lascia,

per così dire, il filo della narrazione alle diverse opinioni di chi ha vissuto quel “dannato” episodio, raccogliendole solamente in un unicum che faccia da cornice al puzzle. Come non emozionarsi a leggere le testimonianze di sopravvissuti del Pola, Zara, Fiume, Carducci e Alfieri – le navi affondate in quel tragico combattimento, corredate dagli esiti delle ricerche che l'autore ha fatto negli archivi inglesi e australiani. Menzione a sé merita il corredo fotografico, molto spesso proveniente da archivi personali dell'autore e di marinai: una collezione impressionante d'immagini opportunamente e sapientemente inserite per dare vita e forza ai racconti, molto spesso inedite e qualche volta anche curiose, genuine.

Nel libro ve n'è una ricchissima collezione, quasi un album di famiglia scoperto e pubblicato per essere condiviso e non più lasciato nella polvere di un armadio.

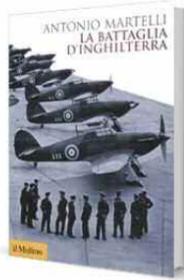
Sono convinto che lo scopo dell'opera e della fatica di Giorgio sia stato pienamente conseguito: si è trattato semplicemente di far risaltare il dramma delle coscienze degli equipaggi chiamati a lottare, da cui emerge con lucida chiarezza come fatti, anche narrati da autori “autorevolissimi”, magari anche presenti ai medesimi, possano avere difformi valutazioni, possano contenere sviste tali da far dubitare perfino dell'effettiva presenza o, quantomeno, far nascere il sospetto di una successiva rivisitazione.

Troppe volte i ricordi sono stati considerati d'insufficiente attendibilità storica, quasi ad avallare l'idea che solo i rapporti ufficiali delle varie azioni siano da considerare utili per la ricostruzione dei fatti.

Essi possono essere, naturalmente, la prima fonte da consultare, ma spesso sono “aridi e frettolosi, privi di quell'esposizione minuziosa e viva degli avvenimenti e dei moventi delle decisioni prese”, come scrive anche uno dei protagonisti dell'epoca, l'Ammiraglio Angelo Iachino. Ecco dunque la validità, a ogni buon fine, di libri come questo in cui l'autore, assai modestamente ma molto chiaramente dice: “Io non ero un Capo, caso mai un attento e scrupoloso annotatore di diari, e non avevo e non ho alcun interesse da tutelare”.

Godiamoci, dunque, questo “zibaldone” – parola dell'autore – che viene dall'animo ed è dedicato a

tutti quelli che c'erano e non è giusto né dimenticare né emarginare quando si vuole consegnare alla Storia la verità.



**Antonio Martelli
LA BATTAGLIA
D'INGHILTERRA**

Società editrice Il Mulino
Bologna

Uno splendido libro di argomenti prevalentemente (ed ovviamente) attinenti al conflitto aereo, ma di grande interesse anche per tutti noi marinai, perché svolge considerazioni e induce a riflessioni assolutamente pertinenti al nostro ambito, ormai da allora divenuto aero-navale.

Il tema di fondo, ripercorrendo quei drammatici mesi, parte dal quesito: sarebbe stato possibile resistere all'attacco di una Germania che appariva invincibile?

Il modo con cui gli Inglesi affrontarono la sfida è appunto la risposta, per dare la quale, in maniera approfondita e storicamente valida, l'autore ritiene corretto e fondamentale (a buona ragione, dico anch'io) ripercorre brevemente la storia dell'aviazione militare fino alla battaglia stessa, concentrando ovviamente l'analisi sulle due aeronautiche protagoniste, la Royal Air Force (RAF) e la Luftwaffe. Inoltre, è stata sviluppata un'approfondita analisi degli altri fattori pertinenti, politici, tecnologici, industriali ed umani, necessario presupposto alla più completa trattazione della battaglia stessa.

L'autore, che anche nel titolo ha adottato il termine ormai acquisito (fu coniato da Churchill) anziché quello più corretto di “campagna”, dato che gli scontri durarono per ben quattro mesi, ritorna giustamente e ricostruisce lo “spirito del tempo”, cosa assolutamente necessaria da conoscere e soprattutto comprendere se si vuole inquadrare

poi la guerra nella sua esatta dimensione e svolgimento.

Dalla lettura avvincente del testo, si ottiene la sensazione della eccezionalità delle energie, delle volontà in gioco, delle forze materiali e morali impegnate nell'epico scontro.

E questa è certamente la battaglia decisiva, che determinerà il seguito e l'esito finale del conflitto consacrando, ai fini della vittoria, la necessità di coniugare insieme il classico domino del mare ed il nuovo fattore, il controllo congiunto dei mari e dei cieli.

Infine, con grande acume e senso della storia, Martelli presenta i protagonisti nei due campi, a partire dall'uomo senza la cui volontà di resistenza, tanto agli occhi inglesi quanto a quelli tedeschi, il corso degli eventi avrebbe certamente preso una diversa piega: Winston Churchill. E poi, i protagonisti nei due campi, come Hermann Goring, Hugo Speerle, Adolf Galland e Werner Molders per i tedeschi, Hugh Dowding, Peter Townsend e Adolf Malan (sudafricano, detto “sailor” cioè marinaio) per i britannici, nomi che devono rimanere impressi nella memoria di tutti per quanto fatto, ideato, messo in campo, dalle strategie ai duelli aerei. Come mai, si chiedono ancor oggi molti storici, la Luftwaffe, che disponeva all'inizio di un maggior numero di velivoli, di piloti più addestrati e determinati, non è riuscita a vincere la battaglia sui cieli della Gran Bretagna?

L'autore esamina, con perspicacia ed approfonditamente, la questione ed attribuisce a tre fattori la sconfitta tattica tedesca: la logistica, più favorevole agli Inglesi, il sistema radar britannico, decisamente più efficiente e gli errori commessi dai capi della Luftwaffe che, agli inizi di settembre 1940, decisero di trascurare i bombardamenti sugli aeroporti per concentrarsi sulla città di Londra.

Tutta la narrazione scorre in maniera accattivante, appassionante, conducendo il lettore attraverso gli eventi che caratterizzarono uno dei più significativi scontri della storia con una ricca serie di dati, considerazioni ed approfondimenti di grandissimo interesse.

Il risultato di tanto impegno è un libro di fondamentale importanza per tutti coloro che desiderano sapere o saperne di più.



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 SOMMERSGIBILISTI
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

