



# Marinai d'Italia

*“Una volta marinaio... marinaio per sempre”*

MENSILE  
DELL'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA



Anno LXII  
**n. 10 • 2018**  
Ottobre

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

**Bandiera di combattimento  
a Nave Rizzo**

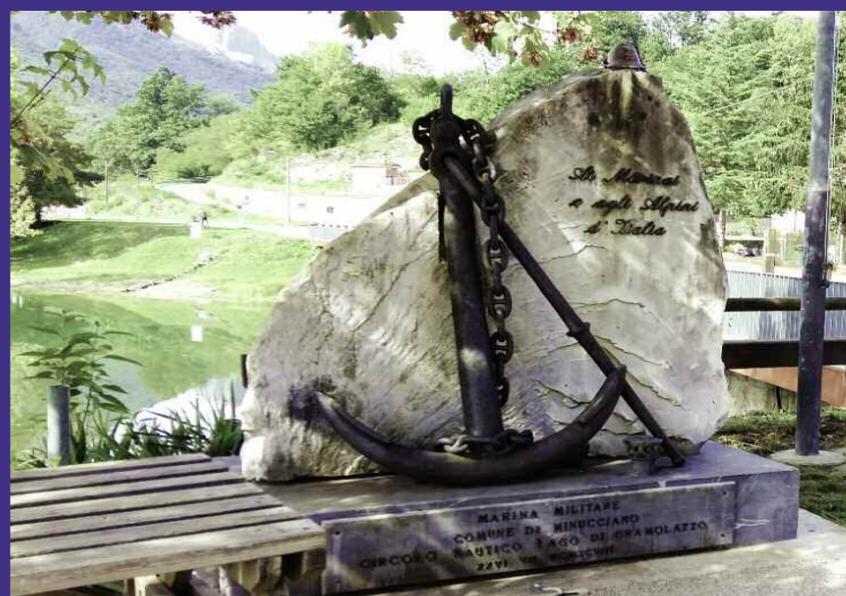




### SOCI ANNI CENTENARI

In occasione della chiusura delle celebrazioni per il centenario della fine della Grande Guerra la Presidenza Nazionale rende omaggio ai nostri Soci in assoluto più anziani. **Auguri da parte di tutti i Marinai d'Italia!**

Classe	Nome e cognome	Località	Classe	Nome e cognome	Località
1909	Vittoriano MAGISTRELLI	Parma	1917	Guido BENEDETTI	Dongo (CO)
1913	Paolo MODUGNO	Roma	1917	Antonio DE PONTE	Maiori (SA)
1913	Enio ROSSI	Sydney	1917	Lorenzo CIAPPETTI	Prato
1914	Cosimo PICCINNI	Alessano (LE)	1917	Alberto TOMMASI	Lazise (VR)
1915	Vittorio ZANON	Trieste	1918	Wilson REALI	Gallipoli (LE)
1916	Francesco D'ASTE	Cicagna (GE)	1918	Brigida MAIORANO	Marittima (LE)
1916	Mario CROCCO	Legnago (VA)	1918	Vincenzo GIOVANNITTI	Ghezzano (PI)



Monumento ad Alpini e Marinai nel Comune di Minucciano (LU) presso il lago di Gramolazzo, eretto il 26 luglio 1998

Grazie a Mario Veronesi socio del Gruppo di Pavia

## Tricolore... orgoglio della nostra Patria



**S**tanno terminando le celebrazioni, invero in forma assai sommessa, della fine della Prima Guerra Mondiale, esattamente cento anni or sono. Si è compiuta l'Unità territoriale d'Italia: Trento, Bolzano, Trieste, l'Istria e molte isole dalmate sono tornate italiane (anche se poi queste ultime ci saranno tolte con il trattato di pace del secondo dopoguerra). Il Tricolore (nella Costituzione, chissà perché, è scritto con la T minuscola) sventola da allora sul nostro territorio, è il primo simbolo che si vede ad ogni posto di frontiera terrestre o marittima, identifica gli edifici della pubblica amministrazione e degli enti pubblici. Ora, secondo il disposto di una legge del 1998, la nostra Bandiera è affiancata da quella dell'Unione Europea. Troppe volte, però, sono esposti drappi assolutamente irriconoscibili, con i colori sbiaditi, altre ridotte a stracci o appese per un lembo, in perenne balia degli agenti atmosferici, dei piccioni ma sempre per l'incuria degli uomini (e delle donne, per parità di genere). Mi capita di osservare questo scempio sulle aste di tantissime scuole ed edifici pubblici, dove peraltro rimangono issate (troppe volte questo termine è un eufemismo, sembrando più a mezz'asta o addirittura calate) ininterrottamente giorno e notte, d'estate e d'inverno, offrendo uno spettacolo, almeno per me che ho un vivo senso della Patria e della Nazione, che definirei deprimente e di rabbia. Come al solito, da noi le leggi e le disposizioni ci sono, forse anche in sovrabbondanza, ma pochi le fanno rispettare. C'è l'articolo 12 della Costituzione, c'è un codice penale che punisce chi pubblicamente e intenzionalmente deteriora, rende inservibile o imbratta la Bandiera nazionale, c'è la legge 5 febbraio 1998 n.22, c'è il DPR 7 aprile 2000 n.121... insomma, volendo, c'è una precisa, inoppugnabile legislazione in merito ma chi la conosce? Eppure è sancito che la Bandiera non debba essere esposta continuamente di giorno e di notte, che vada mostrata dall'alba al tramonto, alzata e abbassata con solennità ed esposta solamente per il tempo in cui i pubblici edifici esercitano le loro funzioni ed attività. Nelle scuole, per esempio, nei soli giorni di lezione e di esami, quindi non di notte e non nelle vacanze. Sarebbe tanto difficile pensare che possano essere gli stessi alunni e studenti ad alzare la bandiera dell'Istituto, magari come primo atto mattinale prima di entrare nelle aule per le lezioni, sarebbe così contrario al contratto sindacale se un incaricato a turno, fra il

personale non docente, provvedesse ad ammainarla prima di chiudere l'edificio ed andarsene? Si eliminerebbe così il desolante spettacolo dell'incuria, che la dice lunga sul senso di italianità dei nostri concittadini che, alla visione di quelle bandiere vilipesi, non insorgono se non in pochi casi, peraltro inascoltati, ridonando a tutti i cittadini, giovani ed anziani, con la bellezza dello sventolio di una Bandiera decorosa, l'orgoglio della nostra Storia ed il senso di appartenenza. La bandiera è dovunque rispettata ed amata, al di là e al di sopra del credo politico, perché quei colori non sono né di destra né di sinistra, sono o dovrebbero essere il simbolo della nostra Italia. Questo sentimento non è contrario a nessuno spirito di accoglienza o di europeismo (avete mai visto in Francia o in Germania o in Gran Bretagna una bandiera sporca o lacerata, abbandonata e fuliginosa?). Anche recentemente ho fotografato in Grecia una bandiera immacolata fuori da una chiesetta ed in Turchia, sul Bosforo, a Smirne, ovunque, perfino sui rimorchiatori (non certo luoghi di esemplare aseiticità), bandiere pulite e perfettamente instate. Sarebbe salutare per le nuove generazioni finirli una buona volta con questi atteggiamenti, purtroppo, "all'italiana" (che senso di angoscia nello scrivere così) prima che perdano progressivamente, anche attraverso la trascuratezza dei simboli e grazie ai cattivi maestri, la cognizione di "chi siamo". Quando ho fatto notare il triste spettacolo delle bandiere assolutamente irriconoscibili ad un dirigente scolastico, mi sono sentito rispondere che "non hanno fondi nel capitolo": bene, ho comprato le bandiere di tasca mia e le ho portate a scuola. Ma i dirigenti scolastici sanno quanto costa una Bandiera? Pochi euro contro un effetto strabiliante ed una durata lunghissima, se opportunamente manovrata, oculatamente mostrata e conservata. Io credo che un funzionario pubblico, di qualunque grado e ruolo, dovrebbe imparare le regole per l'esposizione del Tricolore, dovrebbero far parte del suo patrimonio genetico ed educativo, dovrebbe apprenderle già in fase di concorso come la progressione in carriera e stipendiale. Poi dovrebbe risponderne. Perché non io bensì la legge, quella che "è uguale per tutti", dice espressamente che ogni amministrazione deve designare un responsabile della corretta esposizione della bandiera (citato DPR 7 aprile 2000 n. 121, Capo IV, art.10.1).





**In copertina**  
Cerimonia di consegna della bandiera di combattimento a Nave Rizzo  
(foto di L. Grazioli)  
Articolo previsto per il numero di Novembre/Dicembre

**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** 35.220

**Codice fiscale** 80216990582

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

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

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

# MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

## Avviso ai Naviganti

Milazzo.  
Cerimonia di consegna della bandiera di combattimento a Nave Rizzo (foto di L. Grazioli)

Articolo previsto per il numero di Novembre/Dicembre



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

- le foto pervenute alla Presidenza Nazionale inviate alla casella di posta elettronica della redazione [giornale@marinaiditalia.com](mailto: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.

## Sommario



pag. 4

**1 Editoriale** del Presidente Nazionale

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

**4 La lunga rotta per Salerno**

Strategia, storia e quattro marinai dimenticati

**10 Varo della LSS Vulcano**

**13 Le cartoline raccontano...**

**14 L'ammiraglia della flotta: il CAVOUR**

**20 La Nave-Asilo Caracciolo**

**24 75° dell'affondamento della Corazzata Roma**

**30 Testimonianze**

**32 Recensioni**



pag. 24

LA REDAZIONE



# La lunga rotta per Salerno

## Strategia, storia e quattro marinai dimenticati

Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia

**F**orte coi deboli e debole coi forti. Questa è, in sintesi, la storia della strategia anglosassone durante la Seconda guerra mondiale e, più in generale, dal XIV secolo a oggi.

Dotati da Madre natura dei migliori fossati del mondo (la Manica dapprima e due oceani poi) e, pertanto, a prova d'invasione, i popoli di lingua inglese hanno sempre potuto permettersi, una volta assicurata la necessaria superiorità navale, di giocare sul sicuro.

Le grandi manovre strategiche e le brillanti soluzioni tattiche, pertanto, non solo non appartengono al loro repertorio, ma non sono, giustamente, gradite. Un Federico il Grande, un Cesare, un Napoleone, un Annibale e persino un Hitler dei tempi migliori non possono nascere e, soprattutto, svilupparsi nelle loro accademie militari. Quello che è sempre servito, per contro, è – più brutalmente – lo schiacciasassi.

Il costo del materiale non ha importanza perché la potenza navale dominante di turno, in quanto cosiddetto pagatore globale di ultima istanza, non regola mai i propri debiti, ma vince sempre e comunque, come il banco al casinò. Basta pensare alla velocità, pari a 36 volte il proprio Prodotto Interno Lordo annuo, con cui il deficit statunitense (a oggi oltre 21.000 miliardi di dollari) corre ogni 12 mesi, oppure alle cifre piuttosto fantasiose che il Regno Unito dovrebbe pagare alla Comunità Europea, ma che in realtà non verranno mai liquidate perché l'unico sistema per esigerle sarebbe quello di battere la Royal Navy e di sbarcare in Inghilterra, impresa, questa, storicamente fuori dalla portata di Francia e Germania.

Con il proprio sangue, per contro, gli anglosassoni ci vanno molto più piano. Pervenuti, sia pur per una serie di circostanze abbastanza casuali, ad avanzate forme di democrazia, i britannici e gli statunitensi, coi



Re Vittorio Emanuele III a colloquio a Taranto con due ufficiali tedeschi nel gennaio 1942. L'anziano Sovrano, malandato in salute sin dal 1932 e vittima, nel gennaio 1943, di un nuovo ictus che gli paralizzò il volto, oltre che scavalcato e sorpreso dagli avvenimenti tra il pomeriggio del 25 luglio e quello dell'8 settembre 1943, fu chiamato, alla fine, a decidere per tutti a cose fatte

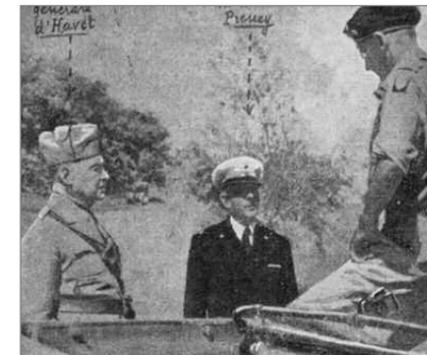
Acque di Pantelleria, 15 giugno 1942. La cisterna *Kentucky* e il piroscafo *Burdwan*, in affondamento dopo essere stati danneggiati dagli aerei tedeschi e finiti dalle navi italiane, visti dall'incrociatore *Montecuccoli*. Il blocco del Canale di Sicilia – Mediterranean Stoppage – protratto per 3 anni compromise la strategia inglese (g.c. Famiglia Tani)

relativi derivati e assimilati sparsi nei cinque continenti, hanno sempre cercato di non pagare la *sale besogne* del "volto della battaglia", tanto per usare la celebre definizione usata dal grande storico inglese John Keegan. Classica la loro campagna del 1940 nell'Europa occidentale, combattuta fino all'ultimo francese per poi rimbarcarsi, con una certa premura, a Dunkerque (il recente film dedicato a quella vicenda è pura *fiction*, ossia romanzo).

E così, tanto per restare nell'ambito del Secondo conflitto mondiale (ma in Corea, Vietnam e altrove il discorso è sempre lo stesso), a Sidi el Barrani, il 9 dicembre 1940, 28.500 tra italiani e libici, per due terzi appiedati, affrontarono 31.000 soldati, tra inglesi e indiani, tutti tatticamente meccanizzati e strategicamente motorizzati, oltre che meglio armati, inquadrati ed addestrati. A El Alamein nel luglio 1942, ovvero nel momento più favorevole per l'Asse di tutta la guerra, 18.000 stremati italo-tedeschi e 200 carri armati affrontarono 39.000 avversari dotati di 600 carri. Nel corso di quell'ultimo, disperato assalto, gli inglesi rincararono nuovamente, come già a maggio e a giugno di quello stesso anno in Libia, ma i sudafricani (boeri) e gli australiani no. Un po' perché erano truppe fresche e un po' per spocchia nei confronti di quelli che erano (ormai agli occhi di tutti) solo i loro altezzosi ex padroni. Ancora a El Alamein, nell'ottobre 1942,



A sinistra: Modica, 12 luglio 1943. Il generale bolognese Achille d'Havet, comandante la 206ª Divisione Costiera, si arrende, dopo due giorni e mezzo di combattimenti, al generale canadese Guy Simons. Una divisione su tre reggimenti territoriali contro il XIII e il XXX Corpo d'armata britannici, pari a 4 divisioni. Il nemico non concesse l'onore delle armi in seguito a un ordine superiore pervenuto da Londra, ma lasciò al generale D'Havet, che Montgomery volle incontrare subito dopo come era già avvenuto col maresciallo Messe in Tunisia, la pistola come omaggio personale per il valore dimostrato dalle sue truppe

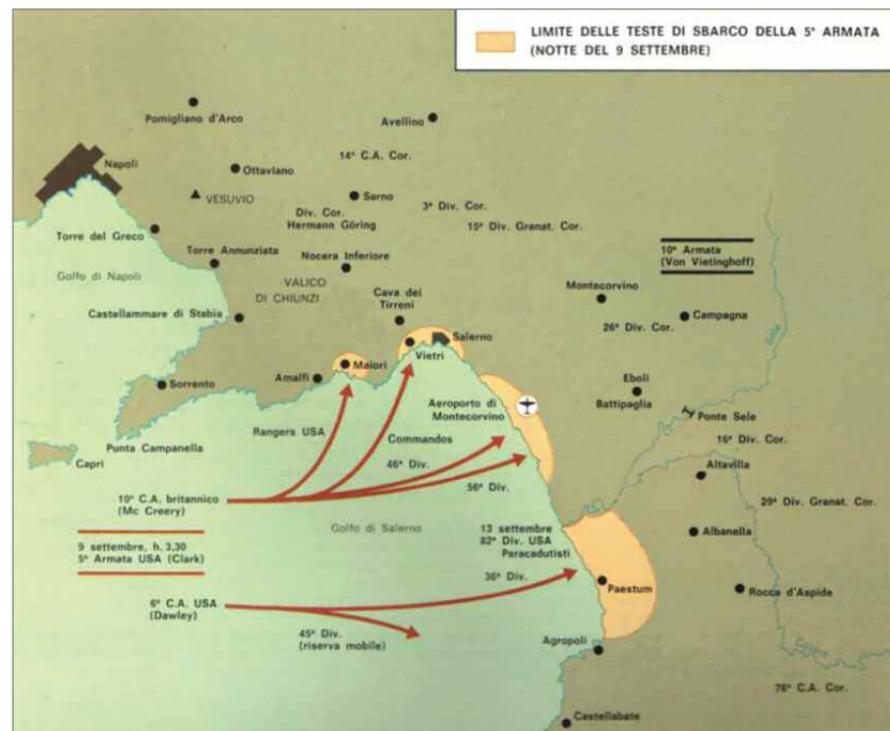


A destra: 12 luglio 1943. L'incontro tra il generale d'Havet e l'allora generale Montgomery

104.000 italo-tedeschi furono attaccati da 195.000 tra inglesi e imperiali. La musica, infernale, non cambiò neppure in Tunisia, visto che nell'aprile-maggio 1943 oltre 300.000 tra britannici, imperiali, statunitensi e francesi (quasi tutti, questi ultimi, in realtà, nordafricani) lanciarono i propri ultimi attacchi, fino allo sfondamento finale del fronte tedesco a ovest, battendosi contro 180.000 tra germanici e italiani. Stesso discorso in Sicilia: 490.000 angloamericani

furono, infatti, messi a terra su quell'isola, tra il luglio e l'agosto 1943, per combattere un totale di 285.000 soldati tra italiani e tedeschi, rinforzi inclusi. Rispetto ai prudenti britannici, gli statunitensi si dimostrarono, all'inizio, più audaci. Apparsi in forze, nel Mediterraneo, nel novembre 1942 gli americani sbarcarono, infatti, attraverso un oceano mettendo piede in Algeria e in Marocco compiendo imprese mirabili, come lanci, sull'Algeria, di paracadutisti

Roma, 13 maggio 1943. Mussolini e il Grande Ammiraglio Karl Dönitz a Palazzo Venezia. In piedi, tra loro, il capo di Stato Maggiore generale, il generale Vittorio Ambrosio, attivo sin dal 1942 assieme al suo braccio destro, il generale Castellano, e a pochissimi altri collaboratori, per rovesciare il dittatore



Mussolini e Hitler a Klessheim nell'aprile 1943. Il capo del governo italiano premette per una pace separata con l'Unione Sovietica che avrebbe risolto, subito dopo, il conflitto mondiale. Il cancelliere, sempre più incerto dopo Stalingrado, rimandò allora e in seguito ogni decisione a settembre, oltre tutto con parecchie riserve mentali





Il Generale Ferrante Vincenzo Gonzaga



Il Comandante Domenico Baffigo



Il Generale Albert Kesselring



Il Generale Mark Wayne Clark



Il Generale Bernard Law Montgomery



Il Generale Giuseppe Castellano

decollati dall'Inghilterra e forzamenti a viva forza (falliti) dei porti francesi con l'aggiunta di cacciatorpediniere carichi di truppe che risalirono le foci dei fiumi.

Queste prodezze erano però state concepite sulla base del presupposto, sbagliato, in base al quale i francesi non si sarebbero difesi, ma avrebbero accolto a braccia aperte *les américains*. Dopo quella prima, rude esperienza i successivi tre mesi di fila di dure sconfitte incassate, in Tunisia, a opera dei tedeschi e degli italiani e culminate nella distruzione, nel febbraio 1943, del II Corpo d'armata dell'U.S. Army (10.000 prigionieri e migliaia di morti e dispersi fuggiti a Kasserine in pigiama e in piccoli gruppi, abbandonando le armi per far prima, finendo massacrati, a scopo di rapina, e di vendetta, dagli arabi) convinsero Washington ad adottare, per il seguito, una linea oltremodo metodica e prudente del tutto analoga a quella britannica con un'unica eccezione: Salerno, il 9 settembre 1943. Eppure quell'obiettivo era stato definito, in precedenza, alla stregua di un catino, circondato com'è da colline su tre lati e con alle spalle il mare. Quanto alla superiorità aerea, di per sé condizione imprescindibile della guerra anglosassone sin dal 1916, questa era affidata ad appena 108 monomotori inglesi del tipo Seafire imbarcati su 5 piccole portaerei appena entrate in servizio. Velivoli di scarsa autonomia e dal carrello troppo fragile, quei monomotori eseguirono, in tre giorni, appena 265 missioni perdendo 65 apparecchi, il 90% dei quali durante l'appontaggio.

In realtà lo sbarco a Salerno fu un'operazione politica, non militare, imposta dai governi statunitense e britannico alle "vergini vestali" che formavano i rispettivi Stati Maggiori. La storia ufficiale dell'U.S. Army parla chiaro: ancora il 24 agosto 1943, ultimo giorno della Conferenza angloamericana di Quebec, erano previsti solo l'invasione della Sardegna, da scatenare a ottobre a opera di un corpo d'armata statunitense cui sarebbe seguito, lento pede, un attacco alla Corsica affidato a un corpo d'armata francese riarmato e riorganizzato dagli americani. Gli inglesi, per contro, dopo l'atteso sbarco a Reggio Calabria destinato a completare le operazioni intraprese a luglio in Sicilia, avrebbero effettuato un'ulteriore operazione anfibia a Crotone grazie all'appoggio delle 5 portaerei leggere e ausiliarie ricordate in precedenza e arrivate, a quello scopo, ad Algeri pochi giorni prima. Nessuna avanzata fino alle Puglie era prevista, infine, prima del 1944 mentre per il maggio di



Il Duca Pietro Acquarone, ministro della Real Casa. Il generale Paolo Puntoni, Primo aiutante di campo del Re, scrisse parole molto dure nei confronti di Acquarone culminando, l'8 settembre 1943, con un severo "In questi giorni Acquarone fa e disfa di sua testa consigliandosi soltanto con Badoglio e ignorando che alla fine la responsabilità di tutto ricadrà sul Sovrano"

quello stesso anno era previsto l'inizio, dalla Provenza, dell'invasione della Francia, salvo assestare infine il colpo decisivo in Normandia. Con buona pace di quanto narrato poi, infatti, nessuno scommetteva un soldo bucato sulla missione del generale Castellano, giunto il 15 agosto 1943, senza credenziali, in Spagna dapprima e in Portogallo poi, e che non aveva gran che impressionato i propri interlocutori. Fu solo il 31 agosto, dopo l'insperato arrivo di Castellano, proveniente da Roma, in Sicilia, che i piani per uno sbarco a Salerno (fino a quel momento solo uno degli innumerevoli obiettivi studiati dagli angloamericani) furono ripresi in tutta fretta, e in maniera professionalmente piuttosto scadente, elaborando uno schema abborracciato basato su un presupposto, conviene ripeterlo, puramente politico. Secondo la concorde opinione anglosassone e italiana, infatti, il regime politico di Hitler, definito concordemente fragile, non avrebbe retto a un nuovo shock dopo quello verificatosi in occasione dell'inattesa caduta di Mussolini avvenuta il 25 luglio. La notizia dell'armistizio italiano, pertanto, avrebbe provocato, a Berlino, la medesima crisi scatenata, nel novembre 1918, dall'armistizio austro-ungarico di Villa Giusti, scatenando automaticamente una lotta di successione tra le SS e i generali dell'esercito germanico seguita dalla fine della guerra. In effetti questo stesso schema era già stato esaminato nel corso dell'ultimo Gran Consiglio del fascismo, sia pure arrivando alla conclusione – corretta – in base alla quale la *Generalität*

tedesca, pur disprezzando il nazismo ed essendo tecnicamente convinta, sin dalla fine dell'estate 1942, di aver perso nuovamente una guerra mondiale, odiava ancora di più, per regioni ataviche, gli italiani, rifiutando in tal modo a priori una soluzione politica del conflitto che potesse permettere ai propri vicini meridionali di uscirne, sia pure assieme a loro, a buon mercato. L'unica soluzione fattibile, a questo punto, restava, per i gerarchi, quella della pace separata con l'Unione Sovietica lungo i confini del 1941. In effetti Mussolini la sosteneva, senza successo, presso Hitler almeno dal novembre 1942, se non dalla fine dell'anno precedente. E i giapponesi pure. Ora, conclusero i votanti dell'ordine del giorno Grandi, data l'impossibilità militare di rovesciare la situazione nel Mediterraneo, era il Re Vittorio Emanuele III, in fin dei conti capo di Stato al pari del diabolico cancelliere del III Reich,

9 settembre 1943, Salerno. Il comandante del sommergibile *Nichelio*, tenente di vascello Claudio Celli, mentre lascia la nave comando statunitense *Ancon*, ammiraglia della flotta d'invasione. L'ufficiale italiano ha con sé la propria pistola allo scopo di testimoniare, anche davanti ai fotografi, che non c'è stata resa. Il tenente della riserva inglese che lo precede correttamente sembra deluso. In effetti Celli aveva gettato indietro, un'ora prima, la bandiera britannica che quell'ufficiale, comandante di una squadriglia di vedette antisom, gli aveva tirato a bordo con l'ordine di invergarla sul tricolore. Celli aveva ricevuto piena soddisfazione dall'ammiraglio americano Kent Hewitt. Le vicende delle altre navi italiane furono identiche.

(Da Vincent P. O'Hara ed Enrico Cernuschi, Dark Navy, Nimble Books, 2009)



a dover tentare di far ragionare il *Führer* togliendo. In questo modo, dall'imbarazzo l'evidentemente malato e confuso capo del governo italiano. Se poi Hitler avesse rifiutato anche questa volta di farsi "pensionare" (visto che la fine del conflitto con l'URSS implicava, da un lato, il termine, il giorno dopo, dell'intera guerra europea, ma, dall'altro, comportava anche la fine della sua dittatura personale straordinaria inaugurata in seguito all'incendio del Reichstag nel 1933) si sarebbe pensato a un armistizio con gli anglosassoni. Come infatti commentò lo stesso Mussolini alla fine di quella riunione: "Certo, all'inizio una guerra su due fronti, poi...".

È un fatto che l'unico corretto apprezzamento della situazione fatto in Italia nel corso della primavera ed estate 1943 era stato quello dello Stato Maggiore della Regia Marina. La Forza Armata aveva identificato, in effetti, sin dal 1924 l'unico punto debole del mostruoso leviatano rappresentato dall'impero inglese, caratterizzato come era da un PIL (all'epoca si diceva Reddito nazionale lordo) 5 volte maggiore di quello italiano: il suo sistema circolatorio attraverso i proverbiali sette mari. La strozzatura del Canale di Sicilia (detta dai britannici *Mediterranean Stoppage* e protratta dal maggio 1940 al maggio 1943) avrebbe infatti esposto, per la prima volta nella storia, le isole britanniche al concreto rischio di non essere più alimentate a sufficienza da parte della sola flotta mercantile inglese o, comunque, al servizio di Londra. Un'analoga minaccia si era verificata nel 1917, ma a quel tempo il sequestro, in ogni angolo del pianeta, del tonnellaggio neutrale scandinavo, olandese e di qualsiasi altra bandiera in nome del diritto di angheria (*right of angary*) e l'introduzione del sistema dei convogli avevano permesso alla Gran Bretagna di sopravvivere senza pagare pegno agli Stati Uniti, desiderosi per contro di subentrare a Londra come piazza mondiale degli affari e nemici giurati, da decenni, del protezionismo britannico. Tra le due guerre, però, le esigenze del sistema-paese inglese erano aumentate mentre il tonnellaggio mercantile disponibile sotto la Red Ensign era rimasto lo stesso del 1914. Con l'aiuto di un paio di alleati di taglia (Francia e Russia o, se non c'erano alternative, Germania e Giappone), l'Inghilterra poteva essere pertanto dissanguata a morte grazie alla guerra al traffico e costretta, alla fine, a stipulare una pace di compromesso a beneficio dell'Italia e dei suoi alleati sotto la benedi-



Catania, 5 agosto 1943. Gli inglesi rinnovano, per le cineprese, la difesa e la conquista, alla baionetta, avvenuta intorno a mezzogiorno, del Treno Armato della Regia Marina 120/4/S, ultimo difensore del nord della città assieme ai resti della "Difesa Porto E" (Catania) del generale Passalacqua dopo che i tedeschi si erano ritirati

zione degli statunitensi, a loro volta dimostratisi, sin dalla fine dell'Ottocento, partner ideali per lo sviluppo della nostra economia italiana e per il benessere generale del Bel Paese. Per il marzo 1943 quest'obiettivo, consistente in pratica nel farsi tirare la volata dagli inconsapevoli alleati di turno, era stato raggiunto. Washington aveva preso, per motivi puramente navali, la guida della "strana alleanza" anglosassone e sovietica imponendo, tempo una notte, la fine della rapace guerra "inglese" sostituendola con quella pax americana, senz'altro molto più benevola verso il nostro Paese, che regge ancora oggi, nel bene e nel male, ma certo nella pace, il mondo odierno.

Questi fatti, nudi e crudi, furono acclarati, a maggioranza e cifre alla mano, nel corso di quello stesso marzo 1943, dal ristretto vertice economico e finanziario italiano (in tutto una dozzina di persone) del tempo nel corso di un pubblico dibattito indetto a Torino presso l'Unione Industriali sotto gli occhi delle autorità del regime, sedute in prima fila, silenziose e consce di essere ormai superate. E questo stesso stato di cose fu confermato, ancora una volta a maggioranza, dal Gran Consiglio del fascismo la notte sul 25 luglio 1943. Gli ammiragli Giuseppe Fioravanzo, Domenico Cavagnari e Arturo Riccardi avevano così avuto ragione dimostrando, oltre al coraggio fisico che li aveva contraddistinti durante la loro carriera, anche uno straordinario valore intellettuale in quanto percorso senza esitazioni una strada che, secondo la dottrina concorde degli ultimi cent'anni, era, in realtà, impossibile. Detto in altre parole riuscirono, nonostante la presenza degli spettri, tutti fallimentari, di chi aveva tentato quella stessa strategia prima di loro: Luigi XIV, Luigi XV, Luigi XVI, Robespierre, Napoleone e il Kaiser Guglielmo II, a spuntarla. E scusate se è poco.



I generali assurti al potere dopo l'improvvisato arresto di Mussolini verificatosi nel pomeriggio del 25 luglio 1943, tuttavia, decisero di gestire in proprio il merito della fine della guerra. Tutti i protagonisti politici ed economici della fine del regime e dei contatti con gli angloamericani furono, pertanto, rimossi, in un modo o nell'altro, dalla scacchiera lasciando in tal modo spazio soltanto a un pugno (meno di mezza dozzina di persone) di orecchianti provenienti dalle file dell'esercito. Si cominciò col celebre finanziere Giuseppe Volpi, cui non fu permesso, il 26 luglio, di recarsi in Svizzera per portare a compimento presto e bene i contatti in essere, da quasi due anni, con gli americani. Pochi giorni dopo, tanto per essere doppiamente sicuri, fu organizzata persino una dimostrazione contro di lui che gli provocò, notoriamente diabetico com'era, un collasso. Seguì, ai primi di agosto, la Principessa di Piemonte Maria José, a sua volta esiliata – in pratica – in alta montagna. Quanto a Dino Grandi, il protagonista della notte del Gran Consiglio fu spedito in Portogallo, su decisione del vecchio e sempre più isolato e scavalcato Re Vittorio Emanuele, soltanto il 18 agosto, ma finì per giocare solo il ruolo dello specchio per le allodole allo scopo d'ingannare i tedeschi a beneficio di Castellano. Ad altri come Ettore Muti, tornato da poco dalla Spagna, e al Maresciallo Ugo Cavallero, fedelissimo del Re e tra i pochi ad avere chiaro il quadro completo della situazione, andò anche peggio. Alla fine, giocando sulle parole, gli anglosassoni convinsero, il 1° settembre 1943, il

generale Ambrosio, capo di Stato Maggiore generale, e il maresciallo Badoglio in merito all'opportunità di stipulare un armistizio che mettesse al riparo da un temuto colpo di mano tedesco, giudicato ormai imminente, l'Italia centrale (il nord era già dato per perso sin dal 6 agosto 1943), grazie a uno sbarco "a portata di Roma" e all'afflusso nella capitale di una divisione paracadutisti statunitense in compagnia di una brigata corazzata americana destinata ad affluire, via mare, a Ostia per poi risalire il Tevere mediante una flottiglia di piccoli mezzi da sbarco della U.S. Navy. Il 7 settembre mattina, però, i decrittatori della Regia Marina e, poco dopo, la ricognizione aerea, accertarono che lo sbarco angloamericano era diretto verso Salerno. Quanto ai parà e ai tank destroyers americani non sarebbero stati a piè d'opera che tre giorni dopo l'afflusso dei primi contingenti, ed



Quattro immagini di Reparti tedeschi a Salerno  
(Copyright Bundesarchiv Bild)

erano destinati non a combattere, ma a fungere da mera forza d'occupazione, in quanto tutte le parti coinvolte nelle trattative armistiziali partivano dal presupposto che i tedeschi si sarebbero ritirati in direzione dell'allineamento Pisa-Rimini, salvo tornarsene a casa tempo poche settimane in coincidenza con la caduta di Hitler e con la successiva, rapida fine generale delle ostilità in Europa. Insomma un rinnovato novembre 1918 in copia carbone con pochi danni per tutti.

Andò a finire come sappiamo. Hitler non cadde, in quanto il popolo tedesco si strinse subito intorno a lui, non appena la radio diede notizia dell'armistizio italiano, come non faceva più da quasi due anni. Si trattò di una reazione istintiva dettata dall'odio millenario che i germanici nutrono contro gli "infidi nemici del sud", giudicati sin dall'epoca del Rinascimento, se non da pri-



ma, come i maestri del tradimento perché rifiutano, sin dal Primo secolo avanti Cristo, quel "Deutscher Wein und deutscher Sangsollen in der Welt behalten ihren alten schönen Klang" (vino tedesco e canto tedesco, che devono mantenere nel mondo il loro antico, bel suono) di cui parla il loro inno nazionale.

Questa reazione, d'altra parte, è del tutto naturale in quanto dettata da millenni di oggettive differenze culturali ed emerge ancora oggi, senza neanche cercare di nascondere questi sentimenti profondi, non appena qualche esponente comunitario si confida con un giornalista fatto della sua stessa pasta.

Militarmente Salerno non fu un disastro per gli americani: in fin dei conti il bilancio, modesto, fu di 225 morti caduti nel corso di una settimana. Ma psicologicamente si trattò di un trauma dal quale gli statunitensi si sarebbero ripresi soltanto un anno e mezzo dopo, nella primavera 1945. Convinti, la sera dell'8 settembre, quando ancora erano sulle navi, che sarebbero stati accolti a braccia aperte, i soldati dell'U.S. Army scoprirono, la mattina dopo, appena messo piede a terra, che dovevano combattere, in realtà, contro i tedeschi. Il conseguente cortocircuito mentale li scaricò completamente in maniera, tutto sommato, non gran che diversa rispetto al trauma che, in quelle stesse ore, gli italiani, soldati e civili, stavano vivendo dalla Francia fino a Rodi. Ai britannici andò peggio. Convinti, sin dalla primavera 1940, che la "loro" vera guerra fosse quella contro i sempre disprezzati italiani, "gli arabi d'Europa", e non contro i cugini tedeschi, oggetto casomai d'ammirazione e giudicati imbattibili sul campo, i soldati di Sua Maestà si ammutinarono, sedendosi sulle spiagge salernitane e belando, per protesta, quando ricevettero l'ordine di andare in linea. Già in Sicilia erano caduti, in proporzione, più ufficiali inglesi che non in qualsiasi altra campagna di quella guerra in quanto il loro esempio era ormai indispensabile per riuscire a portare al fuoco le loro truppe, ormai stanche ("Battle Shy") dopo anni di battaglie oltremare. A Salerno, però, l'esempio di pochi non bastò. Provvidero a questo punto i tribunali militari, con 700 soldati presi praticamente a caso tra inglesi e scozzesi, e 191 condanne. (N.d.R. Alcuni reggimenti scozzesi in rientro dall'Africa furono dirottati sull'operazione Avalanche a Salerno (Cameronians/Argyll/Southern Highlanders/Black Watch/Seaforth/Gordon) e 700 uomini si rifiutano di combattere. Il Gen Mc Creery ne convinse 500 ma 192 irriducibili reimbarcano. Furono tutti condannati a 20 anni e poi rimandati al fronte. Molti disertarono.)

La battaglia fu vinta, alla fine, dagli angloamericani grazie a tre fattori decisivi. Il primo consistette nel pesantissimo tiro di sbarramento sulle spiagge eseguito, per giorni, dalle navi da guerra inglesi e americane sparando – come già era avvenuto a Gela l'11 luglio 1943 in occasione dei contrattacchi italiani e tedeschi – senza andare troppo per il sottile. Un muro di cannonate e pazienza per il fuoco amico. Il secondo fattore fu il fatto, puro e semplice, che una volta che si oppongono 5 divisioni rinforzate ad



L'incrociatore Giulio Germanico, Castellammare di Stabia, fine maggio 1943 ad allestimento sospeso  
(Coll. E. Bagnasco via M. Brescia)

appena 2, per quanto germaniche, la vita è, comunque, bella. Il terzo fatto è, per contro, regolarmente dimenticato. Gli avvenimenti sono, peraltro, chiari nella loro sequenza. Già la sera dell'8 settembre 1943 il comandante della 222ª Divisione Costiera schierata a Salerno, l'anziano generale Ferrante Vincenzo Gonzaga, rifiutò di arrendersi ai tedeschi e fu ucciso in combattimento, pistola in pugno, da costoro. I distaccamenti del settore centrale della sua divisione furono rapidamente disarmati dagli ex alleati germanici, perfettamente orientati e organizzati da tempo per questo compito, ma le ali dei due reggimenti della 222ª, tutti formati da anziani richiamati partenopei della territoriale, richiesero tutta la giornata del 9 e diversi combattimenti locali prima di essere stanati dai loro piccoli bunker, tanto che il bollettino tedesco ne parlò conioando, per l'occasione, il termine Badoglio-truppen. Più lunga fu la resistenza della Regia Marina. Riuniti in una compagnia d'emergenza, i marinai (dotati di 3 caricatori per i loro fucili '91 nuovi di trinca, oltre a due bombe a mano a testa e a metà dei già non gran che numerosi fucili mitragliatori Breda 30 previsti d'organico per gli equivalenti plotoni di fanteria del Regio Esercito) combatterono a Castellammare di Stabia fino all'11 settembre grazie anche all'appoggio assicurato dal tiro saltuario dei cannoni da 135 mm dell'incrociatore Giulio Germanico, non ancora completato, ma utilizzato come batteria galleggiante per la difesa costiera sin dalla fine dell'agosto 1943. Esauriti i proietti

e le munizioni, la lotta cessò. I tedeschi, imbestialiti, fucilarono quello stesso giorno il comandante, capitano di corvetta Domenico Baffigo, assieme ai tenenti (GN) Francesco Bottino e Ugo Molino e al marinaio Vincenzo De Simone. È un fatto che quello stesso giorno il maresciallo della Luftwaffe Wolfram von Richthofen, assegnato al quartier generale del Führer, scrisse nel proprio diario "Un tenente della Marina italiana ha incendiato e distrutto i depositi tedeschi di carburante vicino a Napoli (erano, appunto, a Castellammare, n.d.a.) sigillando così, con ogni probabilità, il destino di ogni soldato germanico nell'Italia meridionale". La crisi, in termini di benzina e gasolio, dell'armata tedesca spiegata tra il Lazio e la Calabria era già nota, sin dai primi del settembre 1943, sia agli italiani sia agli anglosassoni. Quei quattro marinai la resero definitiva. Il loro destino fu, in seguito, sottaciuto al pari delle considerazioni, di per sé banali, espresse in quest'articolo. Possiamo continuare a ignorare, in omaggio alle abitudini dei nostri intellettuali (sempre provinciali e inclini a limitare le proprie ricerche alle traduzioni, più meno corrette, delle compiaciute relazioni straniere redatte – beninteso – a bocce ferme e con l'ausilio del manzoniano "senno di poi"), i fatti, le quantità reali e gli errori fatali di quel tempo lontano. Eventi questi confluiti inevitabilmente, al momento della loro puntuale scadenza, a Salerno e, da lì, in tutt'Italia. Ma quei quattro marinai no, non possono essere dimenticati.



# Varo della LSS Vulcano

A.S. (r) Roberto Camerini - Delegato Regionale per la Liguria

Venerdì 22 giugno 2018, presso il Cantiere Navale del Muggiano (SP) di Fincantieri, si è tenuta la cerimonia del Varo della Nave Ausiliaria per il Supporto Logistico (LSS) *Vulcano*. L'Unità, commissionata a Fincantieri nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare Italiana, è il primo grande progetto della Legge Navale a vedere il mare ed è la prima nave ad essere varata nel corso di una cerimonia notturna. Il progetto della Nave è stato inserito tra i programmi OCCAR, l'Organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti. Nave *Vulcano* sarà destinata a sostituire le unità della Classe Stromboli.

Lo Schieramento d'Onore alla cerimonia comprendeva:

- Bandiera del Raggruppamento Subacquei ed Incursori;
- Labaro del Nastro Azzurro (Prov. della Spezia);
- Medagliere della M.M.;

- Gonfaloni della Regione Liguria, della Provincia e della Città della Spezia;
- 8 Vessilli di 8 Gruppi ANMI della Delegazione Liguria ed una Rappresentanza del Leone San Marco sezione della Liguria;
- Rappresentanza di 40 Marine estere provenienti dal concomitante evento "Seafuture 2018" svolto all'interno dell'Arseale Militare Marittimo della Spezia.

Madrina al Varo la Signora Maria Teresa Piras, vedova del Tenente di Vascello Emilio Attramini, deceduto nell'incidente aereo del Monte Serra il 3 marzo del 1977. La Madrina è stata accompagnata dal CF Giorgetti designato Comandante di Nave *Vulcano*.

Erano presenti il Ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, il CSMD, Generale di Corpo d'Armata Claudio Graziano ed il CSMM, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, oltre a numerose Autorità civili, militari e religiose. A fare gli onori di casa il Presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e l'Ammiraglio Delegato Giuseppe Bono.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli pronuncia il suo discorso

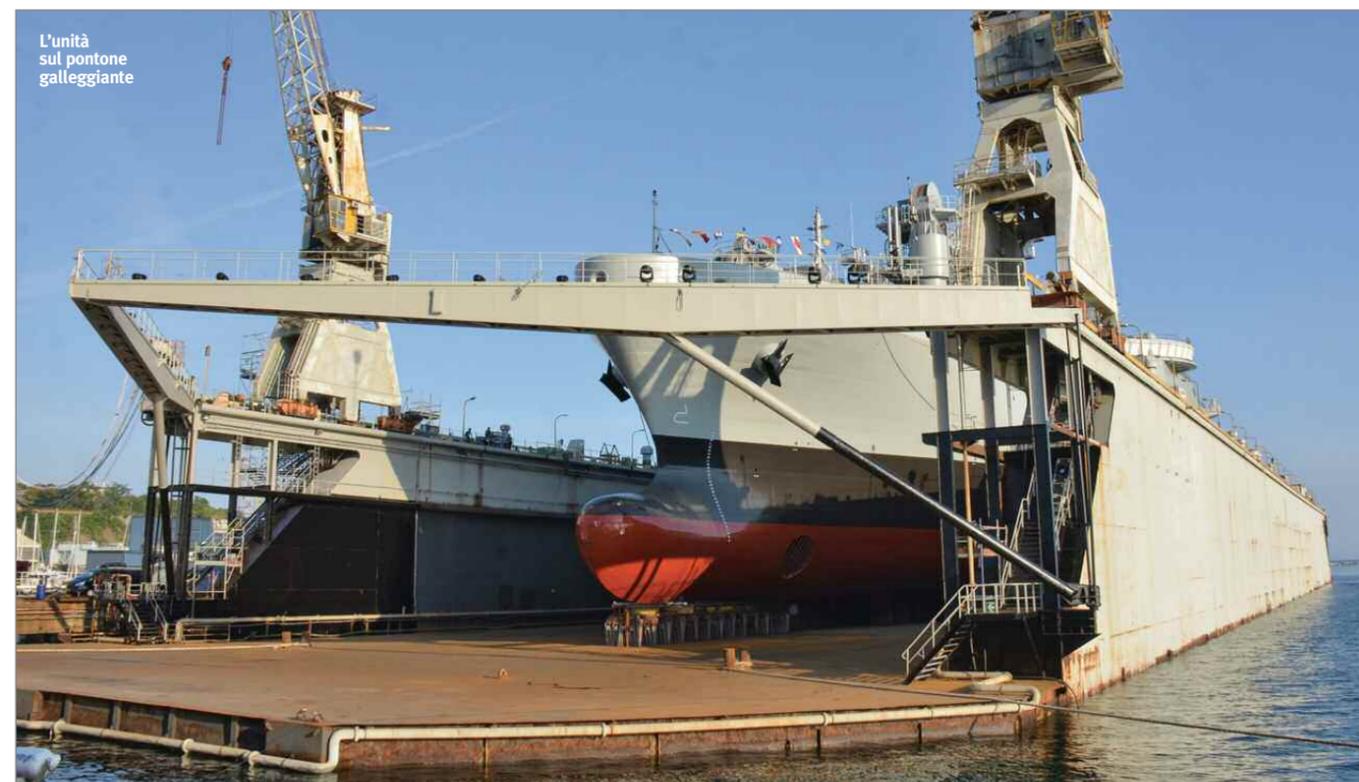


Hanno preso la parola nell'ordine:

- il Rappresentante delle Maestranze, Sig. Roberto Vignali che, dopo aver esortato l'Azienda a fare ancora di più sul fronte della prevenzione antinfortunistica al fine di evitare caduti sul lavoro, ha sottolineato come "le navi di Fincantieri siano ben costruite ed al servizio di un'Italia che aiuta ed accoglie".
- l'Amministratore Delegato di Fincantieri, Dott. Giuseppe Bono, dopo aver salutato il nuovo Ministro della Difesa, "un'altra

*donna al vertice del Dicastero e pertanto un buono auspicio per la crescita del ruolo femminile nel mondo del lavoro", ha detto: "abbiamo firmato il contratto per Nave Vulcano nel 2015; in tre anni siamo arrivati al varo ed il prossimo anno consegneremo l'Unità Navale alla Marina Militare Italiana: nessun altro Cantiere al mondo è in grado di fare una cosa del genere. Questa mattina, a Monfalcone, abbiamo varato la Costa Venezia, prima nave da crociera specificatamente progettata e realizzata per il mercato cinese: come posso non essere orgoglioso di questa Azienda? Facciamo navi che hanno successo in tutto il mondo non solo perché siamo bravi a realizzarle ma anche grazie alle attente specifiche dettate dalla Marina Militare Italiana. Ed è con grande emozione che ricordo che il Ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, si è detta pronta ad impegnarsi con ogni mezzo per fare riconoscere, alla MMI, il premio Nobel per la pace: noi siamo al suo fianco";*

- il CSMM, Amm. Valter Girardelli che ha detto che "Nave Vulcano rappresenta la dimostrazione della cura e della precisione del lavoro di Fincantieri: i due tronconi della nave, costruiti in due diversi Cantieri, si sono saldati perfettamente. Il progetto è stato inserito nei programmi di OCCAR di cui la Francia ha ordinato tre unità mentre il Brasile rimane, ancora, nazione osservatrice. Questa collaborazione abbassa i costi di sviluppo. La Marina Militare Italiana svolge così il ruolo di guida nell'innovazione e di promozione del sistema Paese";
- "Dobbiamo sostenere le sfide industriali" – ha aggiunto il Generale di Corpo



L'unità sul pontone galleggiante

d'Armata Claudio Graziano, CSMD – ma anche far fronte ad esigenze operative sempre più complesse. Con Nave Vulcano centriamo entrambi questi obiettivi”; il Ministro della Difesa, Elisabetta Trenta ha detto che: “siamo di fronte ad un altro gioiello della cantieristica italiana, che rappresenta un ulteriore passo avanti nella modernizzazione delle nostre linee operative, perché oggi, più che mai, abbiamo bisogno di mari ben presidiati. Un fatto che ha ricadute su un sistema industriale che dimostra capacità tecniche che dobbiamo proteggere e valorizzare per rimanere al tavolo dei Grandi. Nave Vulcano è simbolo di innovazione e sviluppo tecnologico e l'Italia deve diventare, in questo, modello per l'Europa e per il Mondo”.

La benedizione dell'unità, posizionata in un bacino di carenaggio galleggiante, è stata impartita da Monsignore Enrico Nuti, Vicario Generale del Vescovo della Spezia accompagnato dal Cappellano Militare della Guardia di Finanza per la Liguria Don Fabio Pagnin. È seguita la lettura della “Preghiera del Marinaio”. Su invito del Direttore del Cantiere, Ing. Luca Maggiolo, la Madrina ha, quindi, tagliato il “cavetto”, sbloccando la tradizionale “bottiglia” che si è infranta sulla prora dell'Unità. È quindi stata eseguita l'operazione di Varo consistita in una immersione del bacino appena sufficiente a far lambire, dall'acqua, le taccate di sostegno di nave Vulcano. Al termine di questa operazione, sono stati proiettati, sulla prora di nave Vulcano,



i colori della Bandiera Nazionale rendendo l'atmosfera particolarmente suggestiva. La Nave sarà consegnata alla Marina Militare nel corso del 2019.

Presenti alla cerimonia per l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia:

- il Delegato Regionale per la Liguria;
- Rappresentanze con Vessillo dei seguenti Gruppi della Delegazione Liguria: Genova, La Spezia, Lerici, Rapallo, Sarzana, Savona, Sestri Levante e Varignano/Incursori nonché una rappresentanza del Gruppo Leone San Marco sezione della Liguria.

Nave Vulcano è un'Unità di supporto logistico alla flotta dotata, tra le altre cose, di capacità ospedaliera e sanitaria grazie alla presenza di un ospedale completamente attrezzato. Il troncone di prora dell'Unità è stato varato il 10 aprile del 2017 nello Stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia. I due tronconi poppieri sono stati costruiti nello Stabilimento Fincantieri di Riva Trigoso.

La nave che, come già detto è destinata a sostituire le unità della classe Stromboli, è lunga 193 metri ed ha un dislocamento di 27.200 tonnellate. L'altissimo livello di innovazione, la rende estremamente flessibile ed idonea al doppio profilo d'impiego (c.d. “dual use”) quello tipicamente militare e quello a favore della collettività. È da sottolineare, inoltre, il basso impatto ambientale che ottiene attraverso sistemi di propulsione ausiliari a bassa emissione inquinante.



## Le cartoline raccontano...

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

Appendice all'articolo del numero di Luglio 2018

Nel numero di luglio 2018 abbiamo visto come la Sala di ginnastica e schermo dell' Accademia fosse un tempo utilizzata anche come cinematografo. Ho trovato in uno degli ultimi mercatini questo racconto che un allievo nel 1912 manda a casa descrivendo “la prima volta” del cinematografo in Accademia:



“Circa due mesi or sono, una sera di Sabato, quando la ricreazione concessa dopo la cena era da poco incominciata, echeggiarono le note vivaci del segnale di assemblea. La cosa insolita ci fece rimanere un istante perplessi, inconsciamente esitanti ad eseguire l'ordine: ma non vi era tempo da perdere, e corremmo a porci in riga, invasi da quel senso indefinito di ansia e di curiosità che si prova trovandosi dinanzi ad una porta chiusa, al di là della quale si ignora ciò che vi sia.

L'“attenti” dato dall'allievo brigadiere, troncò un bisbiglio sommesso di domande e di supposizioni che si incrociavano tra le file: “per due, fianco sinist, marsch!”. L'ordine chiaro e preciso non lasciava dubbio: “per due, fianco sinist” dunque dalla parte opposta a quella dove si apre lo scalone che conduce ai dormitori: e percorremmo il corridoio in tutta la sua lunghezza, finché fu dato l'ordine di rompere le righe dinanzi alla sala di ginnastica. Tra due colonne del vasto locale era stesa una candida tela, e davanti ad essa erano disposte varie file di panche, in una parola:



spettacolo cinematografico! La cosa a dire il vero non mi giunse sgradita; e poi era una novità, e le novità interessano sempre. Pertanto la rappresentazione non accennava a principiarsi, ed il rumoroso pubblico minacciava di trarre cattivo partito della cinematografia, facendosi infliggere qualche eterna mezz'ora di piantone, il che non sarebbe stato il più degno epilogo al supposto divertimento che stavamo per godere.

Ho detto supposto, perché, ahimè!, con tutta la buona volontà, non potemmo mutare la nostra supposizione in certezza. Infatti, sia che l'apparecchio da lungo tempo non usato agisse male, sia che l'operatore elettricista quella sera non fosse del migliore umore, fatto sta che quel primo spettacolo ebbe un esito così, così... La prima pellicola, che per pudore non portava titolo, doveva ai suoi bei tempi rappresentare certe vedute di Algeri o di Tunisi probabilmente pittoresche, ma quella sera non apparve sulla tela che una confusione di ombre, in mezzo alle quali si poteva qualche rara volta distinguere una palma o la bianca figura di un arabo.

L'argomento delle proiezioni seguenti: “Guerra italo-turca” in tutte le salse, dalla partenza delle truppe da Napoli alla cucina da campo, dalle esercitazioni degli ascari, all'avanzata di Ain-Zara, rendeva opprimente il dover assistere a quelle scene già viste più volte in altri cinematografi un poco migliori. Dopo il quinto numero, noi benedicemmo e Tripoli, e Bengasi, e la Libia e tutto il continente africano, quando il titolo del sesto numero venne a sollevare un poco gli animi: “Benvenuto Cellini.” Siamo al sac-

cheggio di Roma, ed il protagonista fa prodigi di valore: eccolo col suo archibugio puntato fra i merli di un torrione e mentre i nemici tentano di scalare le mura egli non cessa di scaricare su di essi una gragnuola di piombo: la scena è quanto mai impressionante, e vien fatto di chiedersi quale di quelle archibugiate freddò il Conestabile di Borbone.

Quando non si richiede più nulla da lui, il nostro eroe se ne torna alla sua Firenze, ma, ahimè!, una brutta notizia lo attende: la donna del suo cuore non gli è rimasta fedele durante la sua assenza. Sdegnato, egli si avvolge nel suo mantello, e, col pugnale stretto nella destra, segue l'odiato rivale che si reca ad un appuntamento.

La luna illumina la tragica scena... ecco: la via è deserta... il momento propizio è giunto... l'amante tradito alza la mano omicida e... trac! La pellicola si spezzò, e col gesto rimasto per aria del povero Benvenuto terminò il primo spettacolo cinematografico dell'Accademia.”



Il racconto è dell'allievo Carlo Antonio Candelone (nella foto) che, durante la campagna estiva della seconda classe sulla R. Nave Flavio Gioia, morirà il 23 agosto 1913 cadendo dall'alberata battendo il capo su un'imbarcazione. Aveva 16 anni.

Potrebbe essere ritratto nella foto in alto a sinistra scattata proprio durante la campagna del Flavio Gioia del 1913, che porta come didascalia: Campo 1913 - Gimkana, in navigazione: i concorrenti alla “corsa al bugliolo”

Notare la giovane età degli allievi!



# L'ammiraglia della flotta: il CAVOUR

Ciro Paoletti - Storico

**A**mmiraglia della Marina Militare, nel 2017 la sua nave più grande, il *Cavour*, portaerei da circa 30.000 tonnellate. Ammiraglia della Regia Marina, nel 1917 la sua nave più grande, il *Cavour*, corazzata da 32.000 tonnellate. È una coincidenza? Forse sì, perché per l'attuale *Cavour* erano stati proposti vari nomi; ma, forse, chi ha scelto ha ricordato che la portaerei sarebbe stata l'ammiraglia della flotta nel centenario della Grande Guerra; e allora chissà? La forza della cultura!

La comparazione fra le due navi la dice lunga sull'evoluzione della tecnologia, della strategia d'impiego e, di conseguenza, dei mezzi.

Il *Cavour* del 2017 è una portaerei con dislocamento di 30.000 tonnellate, lunghezza di 244 metri, larghezza di 51 fuori tutto, di cui solo 29,9 al galleggiamento, pescaggio di metri 7,5, velocità massima di 29 nodi, autonomia di 16.000 miglia a 16 nodi, personale imbarcato 1210.

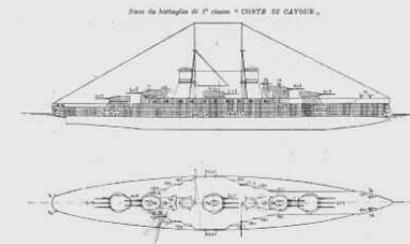
Il *Cavour* 1917 era una corazzata con dislocamento di 32.000 tonnellate, lunghezza di 176,09 metri, larghezza di 28, pescaggio di metri 9,4, velocità massima di 22,2 nodi, autonomia di 4.800 miglia a 10 nodi, personale imbarcato 1.000. Ebbe una vita lunga, fu rimodernata, partecipò a due guerre mondiali e vale la pena di raccontare qualcosa.

Recita la parte "Generalità" della riservata relazione *Sull'andamento dei servizi della Direzione generale delle Costruzioni navali, Anno X, Esercizio 1914-1915*: "La nave da battaglia di 1ª classe "Conte di Cavour", dal dislocamento di circa 32.000 tonn. è del



tipo *Dreadnought*, praticamente identica alle navi della stessa classe "G. Cesare" e "Leonardo da Vinci", entrate in servizio nell'esercizio precedente.

Il suo armamento principale consiste in 13 cannoni da 305/46 ripartiti in 5 impianti coassiali, 3 dei quali trini e gli altri 2 binati. L'armamento secondario comprende 18 cannoni da 120/50 in batteria e 14 da 76/50 in posizioni volanti sulla coperta e sulle sovrastrutture.



L'armamento guerresco è completato da 3 tubi di lancio per siluri da 450, dei quali due laterali a prora e uno centrale all'estrema poppa.

La protezione è costituita da una estesa corazzatura dei fianchi e dei ridotti, da rivestimenti protettivi sui ponti, e da paratie speciali contro gli scoppi subacquei, oltre che dalla suddivisione dello scafo in numerosissimi compartimenti stagni.

L'apparato motore è a turbine Parsons su quattro assi, della potenza di oltre 30.000 cav., capace d'imprimere alla nave una velocità di circa 22 nodi."(1)

Progettato dal tenente generale del Genio Navale Eduardo Masdea, il *Cavour* fu costruito nel Regio Arsenal di La Spezia. L'ordine di costruzione era stato dato il 31 luglio del 1908, ma fra i lavori preparatori, la provvista del metallo e delle lamiere, la costruzione iniziò veramente solo nel di-

cembre del 1909. "L'impostamento sullo scalo ebbe luogo il 10 agosto 1910, ed il varo un anno dopo, impiegandosi così nella costruzione dello scafo da 4 a 3 mesi meno del tempo impiegato dall'industria privata nell'analogo lavoro delle navi dello stesso tipo "G. Cesare" e "Leonardo da Vinci."(2) L'anticipo venne perso durante l'allestimento, rallentato dalla Guerra di Libia, che assorbì la maggior parte della manodopera arsenale nella manutenzione delle unità impegnate in Mediterraneo e Mar Rosso. Poi ci si mise l'industria privata – la Vickers Terni, le Acciaierie Milanesi, la Siderurgica di Savona, la Steel Company di Glasgow – consegnando in ritardo cannoni e corazze e obbligando a far slittare tutti i lavori dipendenti dalla messa in opera degli uni e delle altre.

Intanto era scoppiata la Guerra Europea, rapidamente evolutasi in Guerra Mondiale. Nel luglio del 1914 il Governo del Re aveva avvertito i Tedeschi che l'Inghilterra non stava bluffando; poi, scoppiate le ostilità, era rimasto neutrale per vedere che sarebbe successo.

Come scrisse poi Salandra nelle sue memorie, fin da agosto del '14 apparve chiaro che l'Italia non poteva restare a lungo fuori dal conflitto. Se i Tedeschi avessero preso

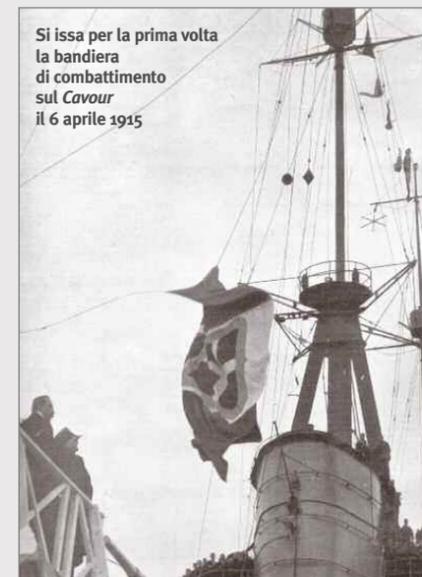
#### Note

(1) CARPI, A., *Sull'andamento dei servizi della Direzione generale delle Costruzioni navali – relazione del Direttore generale delle Costruzioni navali a S.E. il ministro della Marina – Anno X – Esercizio 1914-1915 - Riservato*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1917, pag. 164.

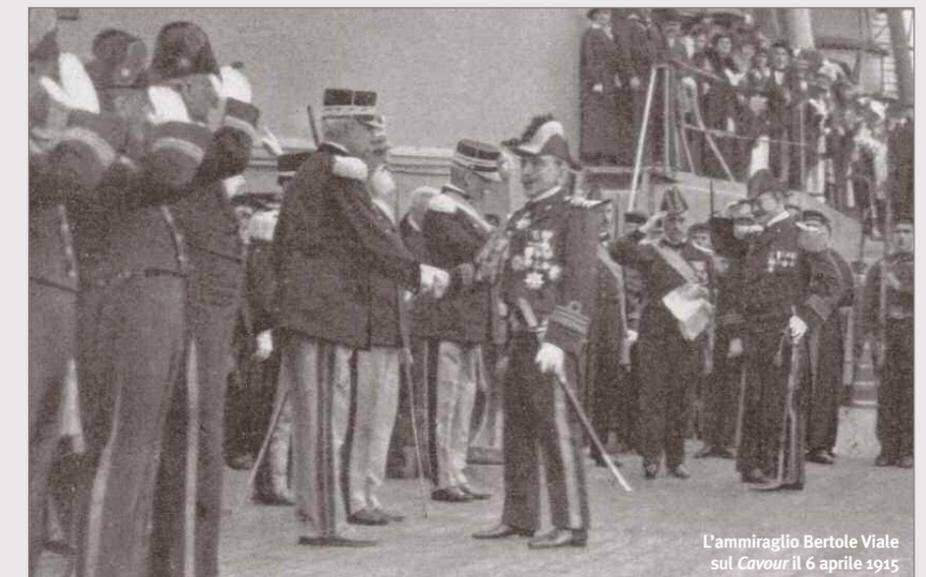
(2) Idem, pag. 165.



Alzabandiera sul *Cavour*



Si issa per la prima volta la bandiera di combattimento sul *Cavour* il 6 aprile 1915



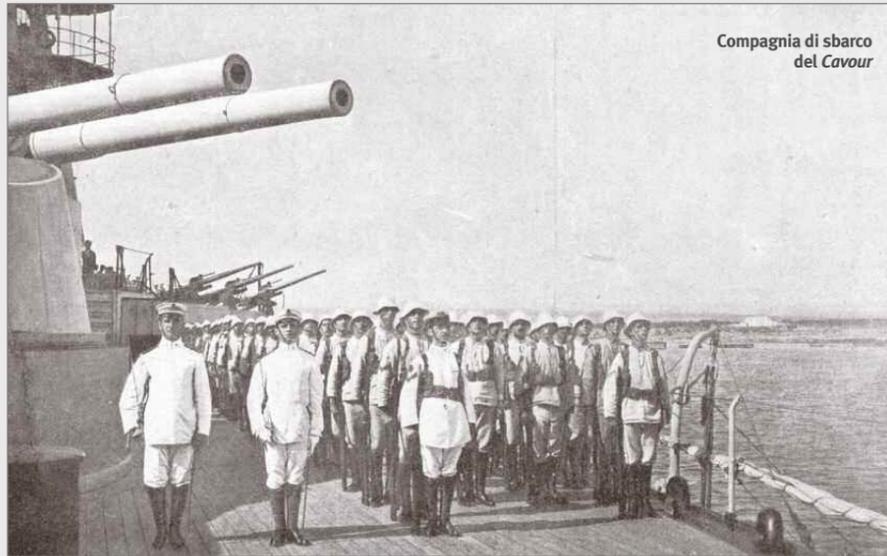
L'ammiraglio Bertole Viale sul *Cavour* il 6 aprile 1915

subito Parigi, la guerra sarebbe finita in fretta e si sarebbe potuta mantenere la neutralità. In caso contrario si doveva entrare in guerra e, per tanti motivi, da quelli patriottici a quelli logistici, dalla parte dell'Intesa.

La Battaglia della Marna sciolse ogni dubbio tranne uno. I Tedeschi non avevano vinto, non sarebbero entrati a Parigi e la guerra sarebbe durata a lungo. Occorreva unirsi all'Intesa e partecipare. Il dubbio era: da quando?

La data fu determinata dal tempo necessario alla preparazione dell'Esercito. Questa risultò più complessa di qualsiasi piano esistente, perché le dimensioni delle armate belligeranti non solo avevano superato qualsiasi previsione degli anni di pace, ma aumentavano di mese in mese. Paradossalmente la decisione fu subordinata alle mantelle invernali del Regio Esercito. Salandra disse a Cadorna che la produzione di mantelle invernali avrebbe ritardato quella delle uniformi. Si poteva evitarla entrando in guerra a primavera inoltrata. Cadorna, non sapendo che nel gennaio del '15 l'esercito austriaco era ridotto al lumicino, ma sapendo cosa mancava ancora a quello italiano, rispose che entrare in guerra d'inverno e con la neve avrebbe complicato le cose e confermò che la primavera andava bene.

Questo diede un minimo di respiro a molti, compresi gli Arsenali. In quest'atmosfera di guerra in preparazione e di rapidi allestimenti di armi, mezzi e materiali, il 15 gennaio del '15 il *Cavour* fece la sua prima prova di collaudo nel Mar Ligure, tra La Spezia, Portofino e Punta Chiappa. Era quella di massima potenza, della durata ininterrotta di sei ore, con tutte le caldaie in funzione, per accertare che lo sviluppo di potenza non fosse inferiore a 24.000 cavalli-



Compagnia di sbarco del *Cavour*

asse, consumando combustibile per non più di 0,9 kg carbone-equivalente per cavallo-asse-ora di potenza sviluppata. Sulla tratta Portofino – Punta Chiappa, misurata dalla Marina in metri 6.035,1 – e si prega di notare il “virgola 1” – il *Cavour* con 1.309,5 tonnellate in meno rispetto al carico normale, registrò una velocità massima di 22,2 nodi, contro una contrattuale prevista di 22, adoperando un misto di nafta rumena e carbone gallese “Ocean Merthyr” (incidentalmente lo stesso adoperato per le prove del *Titanic*).

Il 22 e il 23 gennaio si effettuò la prova di 24 ore, divisa in 18 all'andatura di massima resistenza, per accertare che lo sviluppo di potenza non fosse inferiore a 16.000 cavalli-asse, consumando combustibile per non più di 0,9 kg carbone-equivalente per cavallo-asse-ora di potenza sviluppata, e nelle 6 ore seguenti per accertare che l'apparato motore fosse capace di sopportare bene le variazioni di velocità comprese

fra zero e la massima potenza, prevedibili in combattimento.

A queste doveva seguire la prova di massimo raggio d'azione, di 10 ore, per verificare che velocità la nave tenesse con una potenza di 3.000 cavalli-asse e che il consumo non eccedesse i 1.200 kg per cavallo-asse-ora. Infine andavano esperite le prove complementari per verificare la potenza delle turbine nella marcia indietro, che doveva essere non inferiore a 14.000 cavalli-asse, e quelle della potenza evaporatoria delle caldaie a carbone. In realtà non vennero eseguite. La relazione del Genio Navale lo spiegò sia con la fretta di concludere – la guerra incombeva, ma non c'era bisogno di dirlo – sia col fatto che “essendo l'apparato motore di questa nave una riproduzione di quelli delle navi gemelle “Leonardo di Vinci” e “Giulio Cesare” di cui erano state precedentemente eseguite, con esito soddisfacente, tutte le prove contrattuali, non poteva nascere

dubbio sui risultati di queste riguardo al consumo del combustibile, mentre rimaneva del maggiore interesse sperimentare il regolare funzionamento dell'apparato motore nelle andature di massima potenza e di massima resistenza.

Inoltre nello svolgimento della prova a tutta forza si contenne di proposito lo sviluppo di potenza entro i limiti a suo tempo raggiunti dalle navi gemelle<sup>(3)</sup> le quali, progettate per 24.000 cavalli, alle prove ne avevano sviluppati ben 30.000.

L'allestimento fu ultimato in marzo e la nave andò al primo armamento il 1° aprile 1915, ricevendo la bandiera di guerra il 6 “in uno splendido pomeriggio”. La cerimonia alla Spezia fu grandiosa e venne ampiamente riportata dalla stampa quotidiana e periodica.

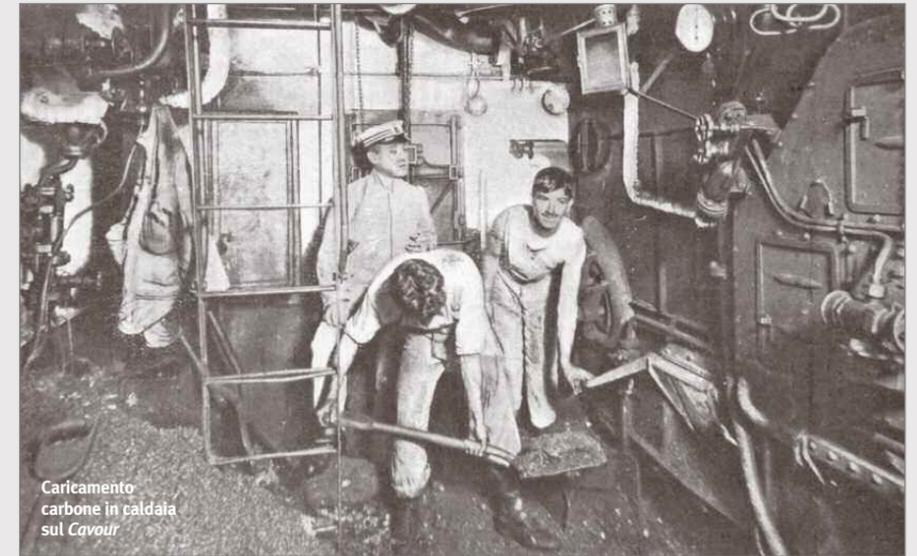
Sulla nave era stato allestito un piccolo altare per la cerimonia religiosa, perché il Regno, pur non avendo alcun concordato, pur mancando di cappellani militari e pur essendo il ladro che aveva rubato Roma al Papa, era comunque cattolico.

Vicino all'altare stava il cofano della bandiera. Era stata offerta da un comitato appositamente formatosi a Torino e al disarmo, dopo la Seconda Guerra Mondiale, sarebbe stata deposta nel Sacrario delle bandiere della Marina nell'Altare della Patria a Roma col suo cofano. Quest'ultimo, rettangolare, di bronzo, rivestito internamente di cuoio con filettature in oro, era opera dello scultore torinese conte Annibale Galateri di Genola. Sul lato anteriore un medaglione col ritratto di *Cavour*, sul posteriore un bassorilievo rappresentante simbolicamente il congresso di Parigi del 1856, sui fianchi gli stemmi del Regno e della famiglia Benso di *Cavour*, alla base la scritta “*Aequam mentem – Invia virtuti nulla est via – Vincet Amor Patriae – Dei fortioribus adsunt*”, cioè “Ricordati di serbare mente obbiettiva nelle difficoltà – Al valore nessuna strada è preclusa – L'amor di Patria vince – Gli Dei assistono i più forti.”

“Alle 15 precise, salutati dalle salve di artiglieria, giunsero in lancia a vapore, accompagnati dal ministro della marina ammiraglio Viale, il duca e la Duchessa di Genova, madrina al battesimo della bandiera. Ricevuti gli ordini, il vescovo di Sarzana mons. Carli si recò all'altare, sul quale la

#### Note

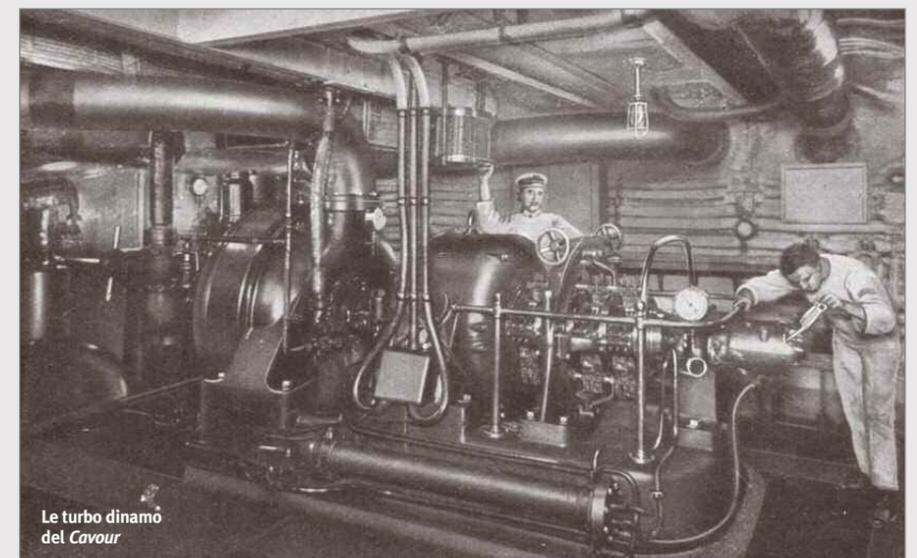
(3) Idem, pag. 206.



Caricamento carbone in caldaia sul *Cavour*



Interno della camera di lancio dei siluri



Le turbo dinamo del *Cavour*

Cannonieri dei pezzi minori al posto di combattimento





Le corazzate *Cavour*, *Doria*, *Cesare* e *Duilio* a Taranto

bandiera era stata spiegata. Il vescovo era assistito dal suo vicario generale mons. Raganti e dall'abate barone d'Isengard; la breve cerimonia fu compiuta al suono di una sacra melodia eseguita dalla musica della R. Marina. Poi la baronessa Occella Trinchieri del comitato torinese, lesse breve vibrante discorso.<sup>(4)</sup>

In realtà il discorso forse fu vibrante, ma tanto breve no, perché apertosi con la frase: "Nel nome dell'uomo per il quale questa nave ha onore e augurio, noi vi rechiamo l'omaggio della sua nativa Torino", rievocò la figura dello statista, prima di terminare con parole certo sincere, ma ammantate da una retorica assai pesante: "Sacra alla nuova aurora, la bandiera vi darà la speranza e la fede nel fulgente avvenire della patria grande. Per la pace degli avi non indarno vissuti, per il lavoro del popolo onde esulta nell'orbe il genio latino, per la gioia della vostra casa sospirata nei vesperi, per la vostra donna orante nell'ansia dell'attesa, per i figli che si onorano della virtù paterna, per l'animo nostro che è con voi e per voi, questa bandiera fate rispettata e temuta in quanti mari ha il mondo: ma canti essa a gloria dall'alto di queste antenne o ripeta col lento ritmo dell'onda la magnifica storia dei fast marinai, o sussurri le gesta dei magnanimi padri, alla sua voce dolce come la carezza marittima il cuore risponda sempre *Italia! Italia! Italia!*"<sup>(5)</sup> I vivi applausi di prammatica quanto convinti salutarono questa chiusa.

Parlarono poi il sessantatreenne senatore Cesare Ferrero marchese di Cambiano,

che aveva dedicato molte delle sue energie alla previdenza sociale ed era un fervente interventista. Seguì un'allocuzione dell'ammiraglio Viale e, infine, il ringraziamento del comandante della nave, capitano di vascello Solari, che, "accettando in consegna il vessillo, che sventolerà quando occorra alto e temuto, auspicando ai gloriosi destini della Patria, ringraziò i donatori a nome dell'equipaggio e chiuse col triplice grido di "Viva il Re!"

Ad un cenno del comandante, due guardiamarina invergarono la bandiera alla sagola che pendeva dall'alto e la fecero salire al picco. Scoppiò un applauso frenetico, commisto a grida di "Viva l'Italia! Viva il Re!"; il *Cavour* e tutte le navi eseguirono una salva di 21 colpi. Dalla folla delle imbarcazioni che stavano all'intorno salirono grida festose. Le bandiere salutarono, le sirene fischiavano. Fu un momento di viva commozione. A tutti i presenti venne donata una medaglia ricordo, accompagnata, per le signore, da un grazioso mazzolino di fiori.<sup>(6)</sup>

La baronessa Occella Trinchieri donò infine al comandante una pergamena miniata "di squisita fattura", contenente il testo del suo discorso e in cima alla quale campeggiava il motto del *Cavour* "A nessuno secondo".

Era una splendida nave. Con le altre due della sua classe era la meglio armata del mondo, perché aveva 13 pezzi da 305, mentre le più potenti corazzate britanniche, francesi o americane non ne avevano più di 12. Vale allora la pena di vederne le caratteristiche più da vicino, senza

però entrare troppo nei dettagli, se no servirebbero decine di pagine.

La lunghezza massima estrema del *Cavour* era di 176,090 metri, che diventavano 175,500 al galleggiamento e 168,960 fra le perpendicolari. La larghezza massima fuori fasciame era di 28,028 metri, quella fuori ossatura, cioè senza la corazza, di 28 metri precisi.

Il dislocamento fuori fasciame, o di progetto, era di 21.546,887 tonnellate, la superficie di galleggiamento era di 3.270,936 metri quadri, l'altezza metacentrica trasversale sul centro di carena era di 7,106 metri, quella longitudinale sul centro di carena 233,080.

Al varo, il peso della nave era stato di 7.100,00 tonnellate, che ne avevano spostate 7.212,00 d'acqua, ripartite in 6.398,320 di peso dello scafo netto e 813,698 di pesi a bordo estranei allo scafo.

Ad allestimento compiuto, alle prove del 7 aprile 1915 in assetto d'armamento e a pieno carico, con 1950 tonnellate di combustibile, 140 d'acqua di riserva per le caldaie nel triplo fondo, 178 d'acqua potabile e di lavanda nella casse e 110 d'acqua nel doppio fondo, la nave pescava 9,30 metri a prora e 9,40 a poppa, con una media di 9,35 e un dislocamento di 24.250 tonnellate.

Limitando il carico di combustibile e acqua alla dotazione normale, pari a 920 tonnellate del primo e 150 della seconda, fra acqua di riserva per caldaie, potabile e di lavanda, coll'ovvia quanto tacita precedenza a quella di caldaia, il dislocamento diminuiva a 22.922 tonnellate e il pescaggio a 8,95 metri.

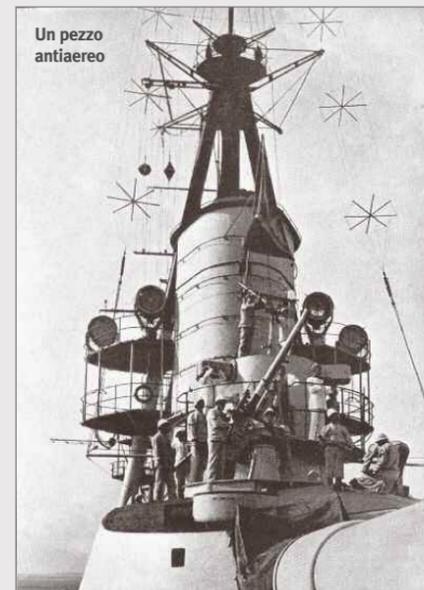
A pieno carico però il peso totale era di 24.250,259 tonnellate, ripartite secondo il seguente esponente di carico.

Lo scafo era in acciaio ad elevata resistenza, escluse le parti soggette a forti vibrazioni o dove si era lavorato molto a caldo. Completo dei suoi accessori fissi, come fasciami di legno, ponti, riempimenti interni, cemento e pittura, pesava 8.450,798 tonnellate.

L'arredamento dello scafo, comprensivo dei meccanismi ausiliari, dalle pompe alle tubolature più diverse, dai macchinari per

il timone agli argani e verricelli, più i distillatori, le cucine, le latrine, i bagni, i carneiri, l'impianto frigorifero, i mobili, gli arredi, le scale, gli osteriggi e le tappezzerie aggiungeva 958,656 tonnellate.

La corazzatura, comprendeva quattro corsi di corazze a murata per le traverse tra i ponti, i ridotti circolari degli impianti da 305, le torri di comando e quelle per la direzione del tiro ed i tubi di trasmissione degli ordini e andava – come protezione verticale – da un massimo di 280 millimetri di spessore – nella parte cilindrica della torre prodiera di comando – a un minimo di 80 in alcuni punti della parte prodiera. Inclusive le chiavarde e i cuscini e sostegni in legno, mentre come protezione orizzontale andava da 12 a 40 millimetri. Da sola, la corazzatura pesava un buon quarto di tutta la nave: 5.173,142 tonnellate.



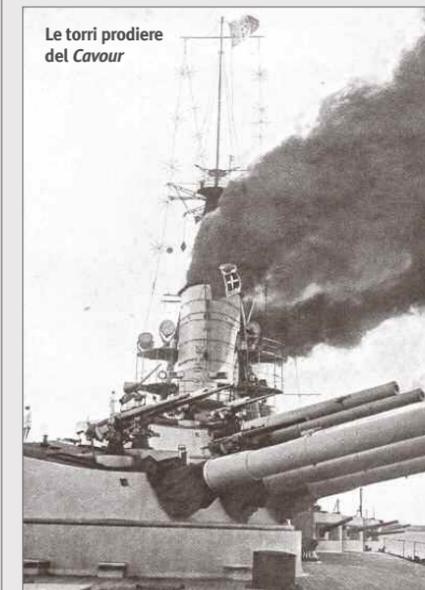
Un pezzo antiaereo

Un quinto, invece, pesavano le artiglierie: 4.370,311 tonnellate, ripartite in 3.381,688 tonnellate – 3.129,208 di cannoni di grosso calibro, 205,316 di cannoni di medi calibro, 47,344 di cannoni di piccolo calibro, mitragliere e armi portatili – e 855,11 tonnellate di munizioni di ogni genere, più altre 176,813 tonnellate di "sistemazioni diverse nei depositi." Il munizionamento era conservato in tre depositi principali, a prora, al centro e a poppa. Il primo era diviso verticalmente in due da una paratia stagna; la parte anteriore serviva l'impianto trinato prodiero, la posteriore quello binato nella torre superiore. Ogni deposito conteneva munizionamento da 305, 120 e 76. Per i 305

le cariche erano conservate al piano superiore, che era quello del loro caricamento, mentre i proiettili erano in quello inferiore per la stessa ragione. Il rifornimento dei pezzi da 120 era a elevatori alternativi elettrici, quello dei 76 invece con elevatori a revolver. Elettrico era pure il brandeggio dei 305, ma solo il brandeggio e dei soli 305, perché il loro movimento era idraulico, a pompe di vapore, mentre movimento e brandeggio dei 120 e dei 76 erano a mano.

Le armi subacquee giocavano per sole 452,312 tonnellate, tutto incluso.

L'armamento marinaresco pesava 498,192 tonnellate e comprendeva 76,341 tonnellate d'alberatura, 9,425 di tende e vele, 116,404 di catene, ancore ed ormeggi, 96 di imbarcazioni, torpediniere e loro attrezzi, 3,818 di fanali, chiesuole portavoce e



Le torri prodiere del *Cavour*

"oggetti minuti d'armamento", finendo con 196,204 tonnellate di dotazioni fisse e di consumo dei capi carico, comprensive di olio e stoppa. Le ancore erano tre, tutte senza ceppo, ognuna di 8 tonnellate, due di posta del tipo "Hall" e una di speranza, tipo "Torino", in esperimento; erano mosse da due argani a salpare elettrici da 180 HP l'uno da 340 giri al minuto, rientravano in tre cubie – due a dritta e una a sinistra della nave – ed erano guarnite di 11 lunghezze di catene del calibro di 70 millimetri. Quanto alle imbarcazioni, ai "palischermi", il *Cavour* aveva due sistemazioni: "ordinaria in tempo di pace" e "di combattimento in tempo di guerra". La prima

prevedeva – nella nomenclatura ufficiale del tempo – due barche a vela da 13 metri con motore a benzina, una da 10 metri, sei barche a vapore da 12,25 metri, una barca a remi da 9 metri da corsa, 2 barche di salvataggio da metri 8,60, una jole da 6 metri e due battelli da 4,50 metri. L'assetto di guerra le riduceva a una sola barca a vela da 13 metri con motore a benzina, una sola barca a vapore da 12,25 metri, e due lance di salvataggio da 8,60.

L'apparato motore, compresi i pezzi di ricambio, le scale e i pagliuoli, ne aggiungeva altre 1712,84, includendovi però 144 tonnellate d'acqua nelle caldaie e nei condensatori. Era stato costruito dai Fratelli Orlando di Livorno, adoperando turbine dell'Ansaldo e caldaie della Odero di Terni e qui era l'unica vera differenza con le altre navi della classe, perché il *Cavour* aveva 20 caldaie tipo Blechynden – 8 a nafta e 12 a combustione mista – invece delle 24 Babcock di *Cesare* e *Leonardo*.

Il combustibile doveva pesare 1950 tonnellate precise, non un chilo più, non un chilo meno e cioè da una scorta ordinaria di 580 a un massimo di 1300 tonnellate di carbone, da stivare in 52 carbonaie – 24 di servizio, 16 di riserva superiori e 12 di riserva inferiori – e da una dotazione normale di nafta di 340 tonnellate, aumentabili a 977,900, contenute in 30 cellule del doppio fondo e in due casse di servizio.

L'altro apparato motore e il suo combustibile, cioè l'equipaggio e i viveri erano calcolati in 118,00 tonnellate di uomini e loro corredo e 256 tonnellate di viveri, acqua, casse e relativi recipienti, per un totale di 374 tonnellate.

Infine, vale la pena di ripeterlo, c'erano 140 tonnellate di acqua di riserva per le caldaie, 60 di acqua e liquidi vari nelle tubolature a 110 d'acqua nei doppi fondi, per un totale di 310 tonnellate d'acqua.

Assegnata a Taranto, la corazzata divenne la nave di bandiera del Duca degli Abruzzi e dunque l'ammiraglia della flotta, ma la sua vita in guerra sarebbe stata monotona, praticamente non si mosse mai. In 41 mesi di conflitto avrebbe fatto 966 ore di moto in esercitazioni e solo 40 in tre azioni di guerra. Poi ci sarebbero stati Corfù, il disarmo, l'ammodernamento e l'altra guerra, ma questa è un'altra storia. Qui ciò che importa è che, a cent'anni dalla Grande Guerra, l'ammiraglia è di nuovo il *Cavour*.

La tradizione della Marina è anche questo.

#### Note

(4) "La bandiera di combattimento alla dreadnought "Conte di Cavour", su "L'illustrazione Italiana", anno XLII, n. 16, 18 aprile 1915, pag. 316.

(5) Ibidem.

(6) Ibidem.

# La Nave-Asilo Caracciolo

## Giulia Civita Franceschi e la storia di un riscatto sociale

Immacolata Iuppariello



**Q**uesta è la storia di Giulia Civita Franceschi e della Nave-Asilo *Caracciolo* che divenne per circa settecento scugnizzi e orfani abbandonati a se stessi e in balia di un destino di povertà e criminalità, una vera e propria casa oltre che un luogo di formazione professionale. Solidarietà, lavoro, affetti: furono questi i valori che fecero dell'esperienza educativa della nave-asilo *Caracciolo* di Napoli un modello e un metodo pedagogico ammirato in tutto il mondo. Giulia Civita Franceschi, che diresse le attività sulla nave dal 1913 al 1928, ne fu l'ispiratrice e riuscì a salvare dalla strada, dalla delinquenza e dalle malattie tantissimi ragazzi della città partenopea preparandoli alla vita marinara. In quei tempi, gli scugnizzi di Napoli non erano semplicemente dei bambini vivaci che giocavano per strada e facevano scherzi ai malcapitati, ma una



### Immacolata Iuppariello

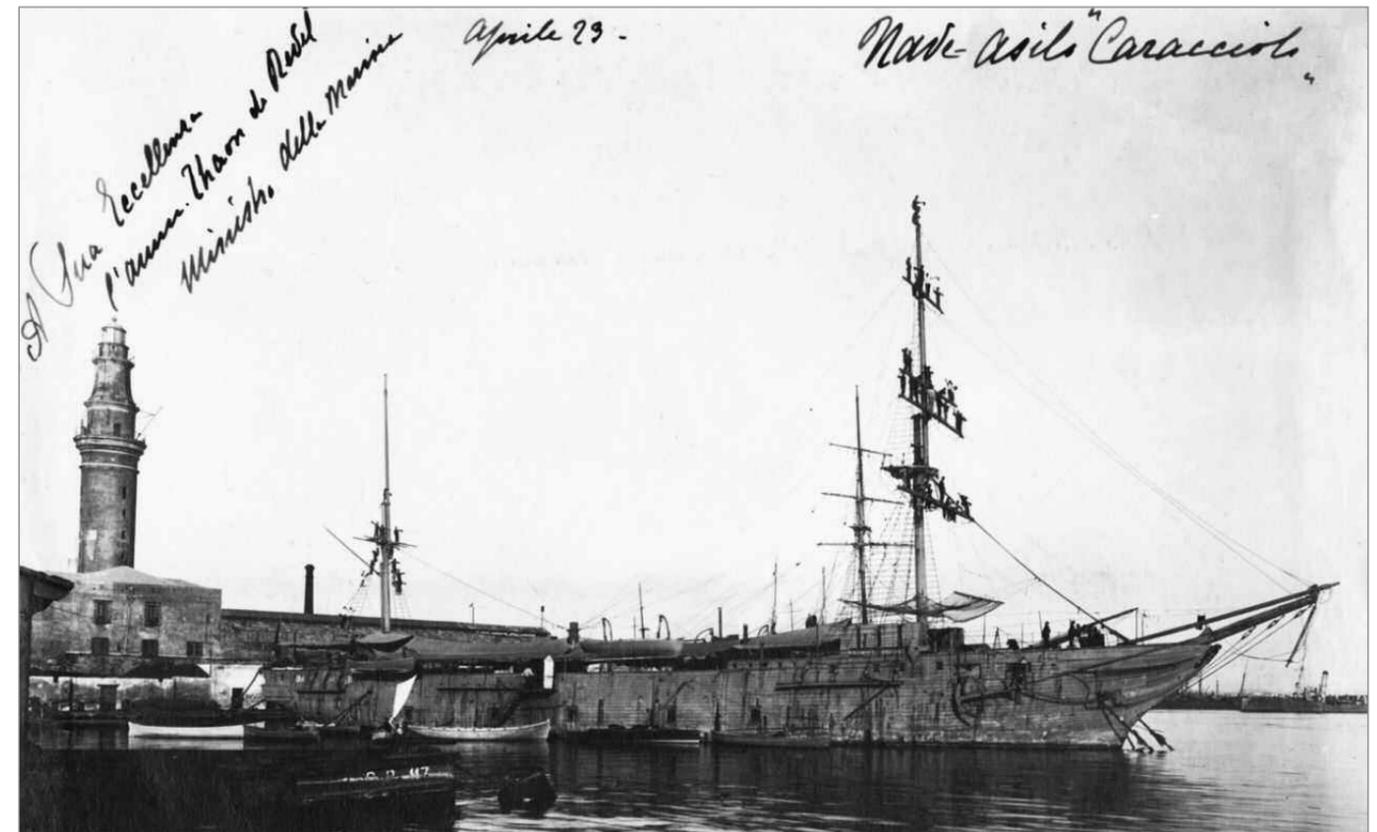
Docente di Lettere presso l'IIS "Bartolomeo Scappi" di Castel San Pietro Terna (BO), Si è laureata in Scienze Storiche a Bologna mentre in Lettere Moderne a Napoli. È altresì abilitata presso la Scuola di Specializzazione per l'insegnamento superiore.

vera e propria piaga sociale: orfani provenienti da famiglie disadatte che vivevano alla giornata cercando di racimolare il necessario per nutrirsi e sopravvivere. Non andavano a scuola, non lavoravano né sarebbero mai stati in grado farlo ed erano

destinati a gonfiare le schiere della malavita. Urgeva quindi un intervento pubblico e l'occasione venne dal mare con la Nave-Asilo *Caracciolo*.

Questi giovani, divenuti uomini, "recuperati" alla vita mantennero con la loro istitutrice un rapporto di profonda gratitudine sottolineato da una corrispondenza epistolare di toccante autenticità. L'esperienza delle Navi Asilo non era nuova in Italia: infatti già Niccolò Garaventa nel 1888 diede vita a Genova alla "Scuola Officina Redenzione" utilizzando una piccola cannoniera in disuso che in seguito prese il suo nome.

Su questa nave venivano accolti giovanissimi detenuti appena usciti dal carcere, figli di detenuti e di prostitute. Garaventa assicurò a questa gioventù degradata un'istruzione elementare e





un addestramento militare al termine del quale potevano essere arruolati, in caso di assenza di precedenti penali nella Marina Militare, oppure imbarcati sulle navi mercantili, garantendo loro un lavoro e un inserimento dignitoso nel tessuto sociale. In seguito anche a Venezia, grazie all'opera incessante del filantropo David Levi-Morenos, nacque la famosissima *Scilla*: una vecchia nave in disarmo (1) sulla quale applicò i propri principi di scuola professionale, la "Scuola attiva", portando a Venezia tantissimi orfani "di mare" provenienti da ogni parte d'Italia (2).

La nave scuola comprendeva le classi di scuola elementare al termine delle quali gli allievi frequentavano due anni di scuola professionale nautica, che veniva svolta a bordo sotto forma di lavori di bordo, laboratorio meccanico e falegnameria.

A partire dal 1921 la *Scilla* si dotò di una "nave a terra" dove venivano ospitati gli allievi dai sei a dodici anni per permettere loro di frequentare la scuola elementare; essa ospitava anche i laboratori, l'officina meccanica, la veleria, gli strumenti di esercitazione per gli attrezzatori navali.

A seguito di queste due esperienze di Nave-asilo, il Parlamento italiano grazie al lavoro di Pasquale Leonardi Cattolica, approvò la legge del 13 luglio 1911 n. 724 con cui fu concessa alla città di Napoli l'utilizzo di un ex pirocorvetta destinata alla demolizione, poi trasformata in Nave-Scuola a vela della Marina Militare, la *Caracciolo*; in seguito fu istituito il Consorzio pro Nave-Asilo che fu approvato col Regio Decreto del 23 giugno 1912 n. 758. La Nave-Asilo *Caracciolo* fu varata nell'aprile dell'anno successivo. Molti furono i personaggi che a vario titolo sostennero e permisero la realizzazione di questo progetto: Enrichetta Chiaravaglio Giolitti, David ed Elvira Levi-Morenos, Antonia Persico Nitti, Lucy Re-Barlett, il deputato Filippo Dentice D'Accadia, il Marchese Campolattaro.

Anima di questo progetto fu proprio Giulia Civita Franceschi. La nave *Caracciolo* in un primo tempo ospitò soltanto una decina di bambini facendo nascere così la Nave-Scuola Marinaretti



Giulia Civita Franceschi ritratta a proravia del *Caracciolo*

regime fascista la Nave-Asilo passò sotto la gestione diretta della Marina Militare fino al 1962 quando fu affidata al Corpo Forestale dello Stato che la utilizzò come Scuola di Formazione di Guardie e Sottufficiali.

La vecchia nave *Caracciolo* sopravvisse fino agli anni Settanta quando fu demolita definitivamente l'ultima parte dell'alberatura restante.

### Il sistema Civita

Il modello pedagogico della Nave-Asilo *Caracciolo* rappresentò, attraverso l'opera di Giulia Civita Franceschi, un processo di riscatto sociale di centinaia di ragazzini in cui era coinvolto l'individuo nella sua interezza, sia da un punto di vista cognitivo e psicologico ma anche fisico (3).

Nell'esperienza della Nave-Asilo *Caracciolo* un elemento fondamentale era dato dall'esperienza del lavoro sulla nave che assumeva un valore formativo fondamentale. L'esperienza della *Caracciolo* promuoverà la nascita di un ambiente educativo in cui il

*Caracciolo*. L'istituzione fu diretta da Ufficiali della Marina, l'istruzione fu affidata a insegnanti civili mentre quella professionale era curata da Sottufficiali della Marina. L'assistenza sanitaria fu affidata a medici civili tra cui va ricordato Guido Boccia che fornì gratuitamente le sue prestazioni. La nave fu prima ormeggiata presso il Molo Beverello per poi essere trasferita prima al Pontile Vittorio Emanuele e poi al Molo San Vincenzo; durante l'estate veniva poi ormeggiata a Castellamare di Stabia.

Nel 1928 il *Caracciolo*, insieme alle altre Navi-Asilo italiane passò sotto la gestione dell'ONB (Opera Nazionale Balilla), e tra il 1933 e il 1934 l'ONB ne pianificò lo spostamento a Sabaudia e a sud. In seguito fu trasferita a Sabaudia anche l'alberatura della nave per consentire agli allievi il proseguimento del loro addestramento. Sempre a Sabaudia furono accolti anche i marinaretti delle Navi-Scuola di Venezia, Cagliari e Bari. Quando nel 1943 crollò il

lavoro diventerà un "lavoro educativo", la disciplina scolastica «del fare le cose che devono produrre risultati e del farle in modo sociale e cooperativo» il cui «scopo non è il valore economico dei prodotti, ma lo sviluppo delle capacità dell'intelligenza sociale».

Il *Caracciolo* divenne una vera e propria comunità in cui ogni suo membro veniva rispettato ma soprattutto valorizzato per le proprie qualità e veniva aiutato a svilupparle. L'esperienza della nave consentiva ai ragazzi di prendere le distanze da ciò che erano stati prima e di raccontare con sufficiente distacco il loro passato, le ingiustizie subite e le offese di turisti e passanti. Da quel momento in poi smettevano di essere "scugnizzi" diventando "marinai": la Nave-Asilo rappresentò la loro rinascita e la forma più alta di riscatto sociale.

L'ambiente della Nave-Asilo *Caracciolo* divenne oggetto di cura particolare poiché impegnarsi nella pulizia e nell'ordine di essa, ormai divenuta la loro vera casa, consentiva ai giovani marinai di accrescere il senso di appartenenza alla comunità di cui ormai erano parte. Sulla Nave-Asilo, come spiegava la stessa Civita, si ricreavano «i rapporti di solidarietà, simili a quelli che crea la famiglia tra fratelli maggiori e minori[...]» (4).

La relazione affettiva che si creava tra loro, quindi, favoriva la nascita di una vera comunità sostitutiva della famiglia che era in grado di compensare la più grande mancanza di tutti i caracciolini.

Giulia Civita Franceschi inoltre tenne sempre a cuore la relazione personale con i suoi marinaretti e ciò è testimoniato dalle notizie che questi continuavano a inviarle da adulti nei momenti importanti della loro vita o anche solo come testimonianze del loro affetto.

### Una lezione ancora attuale

La riscoperta dell'opera di Giulia Civita Franceschi costituisce un'operazione di ricerca storica e di recupero della memoria.

Una memoria privata rimasta a lungo chiusa in una dimensione meramente familiare da poco resasi pubblicamente disponibile.

Il tutto è partito dalla riscoperta di un archivio privato, da cui è nata la mostra foto-documentaria tenutasi presso il Museo del Mare di Napoli.

L'archivio, di proprietà di Ornella Labriola (figlia di Arturo), è pervenuto al Museo del Mare di Napoli attraverso gli eredi di un "caracciolino", Gennaro Aubry, legato a Giulia Civita da un



rapporto profondissimo. In questo modo sono ritornate alla luce le storie di riscatto sociale di questi giovani napoletani e il valore di un'esperienza così preziosa per l'intera comunità. Per lunghi anni il ricordo di un esperimento educativo straordinario rivolto all'infanzia abbandonata di Napoli, e ammirato a livello internazionale per l'originalità del metodo, era rimasto sepolto nella memoria privata dei tanti "caracciolini", sottratto alla memoria collettiva della città e alla storia nazionale.

Oggi riemerge la vera forza di Giulia Civita Franceschi, il suo entusiasmo, lo spirito combattivo e la convinzione che tutto fosse

possibile. Ella è stata sempre una donna in grado di leggere i bisogni della sua società e trovare risposte concrete ed efficaci. Il suo esempio ha permesso di riflettere sulla nostra cultura educativa e formativa, sul nostro modo di fare scuola, sui traguardi e le innovazioni conquistate. Il diritto all'istruzione, la tutela dei minori e un generale "diritto all'infanzia" non sono sempre stati una realtà scontata e in molte zone del mondo non lo sono ancora.

Dobbiamo considerare che essi sono traguardi raggiunti, anche nel moderno occidente, soltanto nell'ultimo secolo grazie all'impegno ed alle battaglie di persone coraggiose e pronte a tutto. Uno di questi eroi, spesso dimenticati dalla storia, è Giulia Civita Franceschi.

### L'eredità del Caracciolo

L'erede dell'esperimento educativo di Giulia Civita Franceschi è il progetto "Scugnizzi a vela" promosso dall'associazione LIFE ONLUS (5) nato nel 2006 che si occupa di ragazzi a rischio provenienti da famiglie disagiate della provincia di Napoli, della Comunità Pubblica per Minori di Nisida, dell'ASL NA 1 Unità Operativa Ser.T. - Servizio Tossicodipendenze DSB 26, dalle Case Famiglia Aquilotto, Germoglio e Pianeti diversi.

La Marina Militare ha messo a disposizione alcuni locali della Base Navale di Napoli di via Acton per la realizzazione del progetto.

Il Cantiere scuola è sito nell'antica falegnameria borbonica dove, grazie al contributo della Marina Militare, dell'Autorità Portuale di Napoli, di Marinai d'Italia, i ragazzi a rischio possono imparare l'arte del restauro e della veloterapia di antiche imbarcazioni appartenute alla Marina Militare.

Il percorso, in analogia con l'esperimento della Nave-Asilo *Caracciolo* prevede anche la Nave-Scuola *Matteo*, un bialbero di 16 metri in cui vengono ospitati in quattro cabine i ragazzi di "Scugnizzi a vela" che potranno così condurre una vera e propria esperienza di vita marinara e militare.

I ragazzi svolgeranno lezioni teoriche e pratiche condotte da marinai e carabinieri in cui potranno apprendere sia un modello di vita fondato su lealtà, onestà, rispetto, ma anche un mestiere che potrà favorire il loro inserimento nella società civile e nel mondo lavorativo.



#### Note

- 1) <http://www.xmasgrupsom.com/Superfice/Naviasilo/Scilla.htm>; <http://www.venicexplorer.net/>.
- 2) A. Mussari, M. A. Selvaggio, *Da scugnizzi a marinaretti. L'esperienza della Nave Asilo Caracciolo 1913-1928*, Napoli, E.S.A., 2010.
- 3) M. A. Selvaggio, *Da scugnizzi a marinaretti*, op. cit.
- 4) G. Civita Franceschi, *La Nave-Asilo Francesco Caracciolo*, in "Solidarietà", n. 8, Anno IV, agosto 1944, p. 1.
- 5) <http://www.associazionelife.it>

# 75° Anniversario dell'affondamento della Corazzata Roma

C.A. (aus) Angelo Castiglione - P.N. 4° Ufficio e Socio del Gruppo di Roma • Giovanni Caddeo - Presidente del Gruppo di Porto Torres

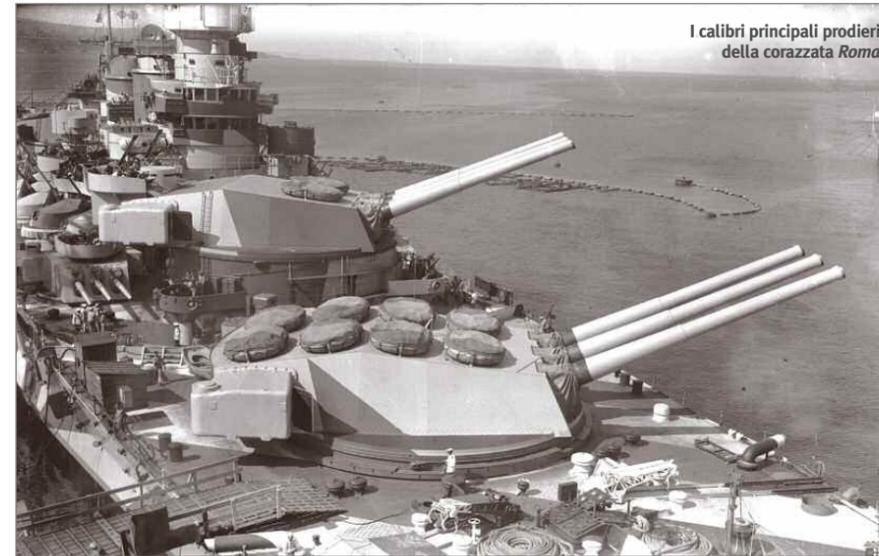
**C**olgo l'occasione per ringraziare il Dottor Vincenzo Cuomo che ha recentemente inviato un suo valido e corposo contributo su questa vicenda. La storia, bene o male, è nota a tutti quindi non starò a dilungarmi sugli aspetti umani della tragedia che nel pomeriggio del 9 settembre 1943 si abbatté sulla posente flotta navale che incrociava ad Ovest delle Bocche di Bonifacio in prossimità della costa sarda anche se ne avrei ben donde. Mio padre era imbarcato sulla *Roma* e riuscì a salvare la pelle (si trovava, in ruolo combattimento, sotto l'impianto trinato da 152/55 mm. di poppa DR) perché ebbe la fortuna di correre nella direzione giusta per sbucare in coperta e tuffarsi senza indugi in acqua (fu poi recuperato ed internato per quasi due anni a Port Mahon). Né scriverò sugli aspetti tattico-operativi che caratterizzarono i movimenti delle forze navali da battaglia, che in Mediterraneo certamente facevano paura a chiunque e che nella mente dell'ammiraglio Bergamini forse avrebbero finito per avere maggiore gloria in uno scontro definitivo e risolutivo con gli anglo-americani anziché andare a consegnarsi a Malta, obbedendo agli ordini ricevuti.

Il 9 settembre 2018 è stata una data importante: il 75° anniversario dell'affondamento della corazzata *Roma* e dei CC.TT. Da *Noli* e *Vivaldi*. L'ANMI e la Marina Militare, nel ricordo degli oltre 1.600 marinai periti in quel frangente, hanno organizzato lunedì 10 settembre una duplice cerimonia: a Porto Torres ed in mare, su nave *Orione*.

**A** terra, presenti i Gruppi di Alghero, Bosa, Olbia, Sassari, Sorso, Sezione aggregata Valle del Coghinas, Arbatax, Guspini, S. Gavino Monreale, Portoscuro, Cagliari, Quartu S. Elena, Palermo, Dongo ed una rappresentanza dell'Associazione d'Arma dei Carabinieri, il Comandante Provinciale dei Carabinieri, il Direttore Marittimo di Olbia, il Comandante della locale Capitaneria di porto, il Consigliere Nazionale Anmi per la Sardegna, avvocato Urru, ed il Delegato Regionale per la Sardegna Settentrionale, Mario Tambasco, dopo l'alza bandiera, il Presidente Nazionale ANMI Paolo Pagnottella ha presieduto la cerimonia di scoprimento e benedizione del nuovo monumento dell'ANMI dedicato alle tre unità navali e realizzato dall'artista Fabrizio Budroni.

Successivamente, il Contrammiraglio Pacioni, titolare del Comando Supporto Logistico della Marina in Sardegna che per l'occasione ha rappresentato il Sig. Capo di Stato Maggiore della Marina, il Sindaco di P.to Torres Wheeler, il Prefetto di Sassari Dottor Marani ed il Presidente Nazionale, hanno deposto una corona di alloro. Hanno chiuso le manifestazioni a terra le brevi allocuzioni da parte delle sopraccitate autorità.

Una volta imbarcati i Gruppi e le Autorità, accolte su Nave *Orione* dal Contrammiraglio Andrea Cottini, titolare del Comando delle Forze di Pattugliamento della Marina e designato dal Comandante in Capo della Squadra Navale a rappresentarlo in questa circostanza, l'unità navale ha molato gli ormeggi da Porto Torres per dirigere sul punto dell'affondamento della *Roma*, oggi finalmente noto grazie alle ricerche effettuate qualche anno fa dall'Ing. Guido Gay con il robot "Pluto" che hanno consentito la localizzazione dei due principali tronconi del relitto. Qui è stata lanciata una corona a mare poco prima benedetta da Monsignor Ruiu, Decano delle diocesi di Porto Torres: una intensa, semplice ma sentitissima cerimonia nello stile della famiglia dei marinai.



I calibri principali prodieri della corazzata *Roma*

## Il generale del Genio Navale Umberto Pugliese

C.A. (GN) Claudio Boccalatte



Il generale Umberto Pugliese

da Ernesto Pellegrini, *Umberto Pugliese*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999

Immagine del *Littorio* che transita nel canale navigabile di Taranto per essere immesso in bacino a seguito dei danni subiti per attacco di aerosiluranti britannici nella notte tra l'11 e il 12 novembre 1940. Si notano a prora dritta i "cilindri di spinta" utilizzati per assicurare il galleggiamento dell'unità dopo l'affondamento da *Le navi di linea italiane* - Ufficio Storico della Marina, 1962



**L**a Marina del Regno d'Italia nel corso dei suoi 85 anni di storia, dal 1861 al 1946, ha fornito all'Italia, oltre ad eroi e strateghi navali, anche grandi tecnici e scienziati. In particolare numerosi ufficiali ingegneri navali del corpo del Genio Navale della Regia Marina sono entrati nella storia patria per l'importanza e l'originalità delle loro opere. Tra di essi ricordiamo i generali Benedetto Brin, Giuseppe Rota, Umberto Pugliese, Edoardo Masdea, Vittorio Emanuele Cuniberti, Gioachino Russo, Filippo Bonfiglietti e Francesco Rotundi; è grazie alla loro opera che è nata la moderna ingegneria navale italiana, e si è sviluppata quell'industria navale che oggi costituisce, in particolare nei settori delle navi da crociera e da diporto, uno dei punti di eccellenza mondiale dell'industria italiana. Fucina di questi grandi è stato il Comitato per i Progetti delle Navi, fondato nel 1880 su impulso di Benedetto Brin, e sopravvissuto per oltre un secolo, pur con diversi cambiamenti di nome; nel suo ambito sono nati i progetti delle principali unità della Regia Marina e della Marina Militare, fino al 1994, quando il Comitato inteso come struttura permanente dove venivano sviluppati i progetti delle navi della

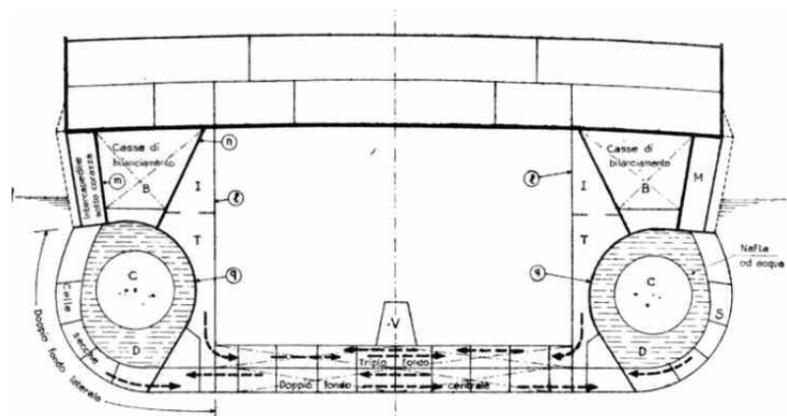
Marina è stato, di fatto, soppresso, e le sue principali funzioni trasferite allo Stato Maggiore della Marina.

Uno dei più interessanti personaggi della storia dell'ingegneria navale italiana è stato il Generale Pugliese, il cui nome è legato, tra le altre cose, alle corazzate classe

*Littorio*. Umberto Pugliese nasce nel 1880 ad Alessandria e nel 1893, all'età di tredici anni, entra in Accademia Navale. All'epoca Benedetto Brin è ministro degli Esteri e Simone di Saint Bon ministro della Marina, nell'ambito del governo guidato da Giovanni Giolitti. Nel 1898 viene promosso guardiamarina e nel 1901 consegue la laurea in ingegneria navale e meccanica a Genova ed entra nel corpo del Genio Navale. Dal 1912 al 1923 è destinato presso il Comitato Progetti Navi, dove partecipa al progetto delle supedreadnought classe Caracciolo e concepisce i "cilindri assorbitori", un efficace sistema di protezione dalle esplosioni subacquee (mine e siluri). Il concetto alla base dei cilindri Pugliese è di incanalare quanta più energia possibile nella deformazione di apposite strutture "sacrificali" a cilindro, ubicate esternamente alla struttura resistente vera e propria, che quindi resta integra. Dal 1923 al 1930 lavora presso l'Arsenale della Spezia; dal 1930 al '35 è Direttore Generale delle costruzioni navali e meccaniche del Ministero della Marina.

## C.A. (GN) Claudio Boccalatte

Entrato in Accademia Navale di Livorno nel 1975, ha conseguito con lode la Laurea in Ingegneria Navale e Meccanica presso l'Università degli Studi di Genova. Ha recentemente ricoperto l'incarico di Direttore del CISAM (Centro Interforze per le Applicazioni Militari) di Pisa. È Presidente della Sezione spezzina di ATENA (Associazione di Tecnica Navale).



Sezione trasversale di una corazzata classe Vittorio Veneto; si notano i cilindri assorbitori del tipo Pugliese per la protezione contro le esplosioni subacquee (mine e siluri), l'elevatissimo spessore della corazzatura laterale destinata a fermare i colpi di artiglieria avversari e gli spessori, molto più ridotti, della corazzatura orizzontale destinata a fermare le bombe d'aereo

da *Le navi di linea italiane* - Ufficio Storico della Marina, 1962

Raggiunge il vertice della sua carriera nel 1935 quando viene nominato Presidente del Comitato Progetti Navi e Capo di Corpo del Genio Navale. Progetta le corazzate classe Vittorio Veneto, considerate tra le migliori dell'epoca per l'equilibrio fra le varie caratteristiche; è anche Presidente del Reparto Ingegneria Navale del Consiglio Nazionale delle Ricerche e punto di riferimento degli Enti di ricerca italiani per le attività navali.

La sua vita, come quella di tanti altri italiani, inclusi numerosi alti ufficiali della Regia Marina, subisce una tragica svolta nel gennaio 1939, quando è dispensato dal servizio permanente e collocato in congedo assoluto in applicazione delle leggi razziali promulgate dal regime fascista, in quanto originario di una famiglia ebraica. Questa dura e ingiusta prova non intacca il suo amor di Patria e il suo attaccamento alla divisa e alla Marina;

Il Generale Umberto Pugliese nel periodo in cui ha ricoperto l'incarico di presidente dell'Istituto Nazionale per gli Studi e le Esperienze di Architettura Navale dalla Rivista Marittima di settembre 1961



Modello di cilindri assorbitori tipo pugliese, conservato presso la sala pugliese di Palazzo Marina, a Roma  
Archivio autore

viene, infatti, richiamato in servizio nel novembre 1940, dopo il disastro di Taranto, dove, nella notte tra l'11 e il 12 novembre, aerosiluranti inglesi affondano alcune tra le più moderne e potenti unità navali italiane; per rimetterle a galla e reintrodurle in servizio c'era bisogno del migliore ingegnere navale italiano disponibile, cioè del generale Pugliese. Nel 1941 Pugliese è ufficialmente "riabilitato" sfruttando un paragrafo delle leggi razziali che prevedeva la "dichiarazione di non appartenenza alla razza ebraica" per chi avesse acquisito particolari meriti verso la nazione e viene riammesso in servizio.

Dopo il pensionamento per limiti d'età nel 1945, viene nominato presidente della Vasca Navale di Roma, carica che mantiene dal 1946 al 1961, anno della morte; all'INSEAN organizza il trasferimento delle strutture da San Paolo a Vallerano. Alla morte ha costituito, per lascito, una fondazione destinata a conferire premi per la formazione di ufficiali del Genio Navale specializzati in Architettura Navale.

## Il Sistema di Combattimento delle RRNN classe Vittorio Veneto

C.A. (r) Marco Santarini  
Socio del Gruppo di Ostia

### Le Unità della classe

Le RRNN classe Vittorio Veneto (che fu varata ed entrò in servizio per prima) sono già state descritte in numerosi testi, tra cui alcuni assai ben documentati e molto interessanti. In questa sede quindi si propone solo una sintetica illustrazione del loro Sistema di Combattimento, sottolineando le differenze esistenti tra la RN *Roma* e le prime due Navi della classe. Le caratteristiche di queste Unità furono assai elevate e bene equilibrate tra loro: ciò le colloca senz'altro tra le costruzioni navali italiane più significative.

Le loro armi da 381/50 furono assai potenti, con gittate massime elevatissime e capacità di perforazione analoghe a quelle di molti cannoni da 406 mm. Tuttavia la cadenza di tiro non fu particolarmente celere, limitandone così la potenza di fuoco. Esse furono costruite anche dalla OTO con lievi differenze, ma con prestazioni identiche: la RN *Vittorio Veneto* fu dotata di cannoni OTO, la RN *Littorio* di armi ANSALDO, mentre la RN *Roma* ricevette materiali OTO (torri PR) e ANSALDO (torre PP). Le caratteristiche delle bocche da fuoco di bordo furono le seguenti (vds. prospetto alla pag. seguente).

### Le caratteristiche principali del Sistema di Combattimento

Si sottolinea in particolare la validità delle centrali di tiro di bordo: tutte di tipo analogico meccanico, i cui dati di ingresso e uscita erano cioè rappresentati dallo scorrimento o dalla rotazione di assi meccanici, pur essendo tali apparati alimentati elettricamente. Le RRNN *Vittorio Veneto* e *Roma* ebbero apparecchiature prodotte dalle OFFICINE GALILEO di Firenze, mentre la RN *Littorio* imbarcò apparati della SAN GIORGIO di Genova. Meno valido risultò purtroppo il vetro d'ottica impiegato nella realizzazione degli strumenti di punteria e dei telemetri. La cosiddetta "zona immune" di queste navi (fascia di distanza entro cui l'area vitale protetta da corazzatura non era raggiungibile

dalle bombe e dai proiettili considerati dal requisito) fu di massima compresa tra circa 18.000 e 26.000 metri. Ciò era in linea con le condizioni di impiego tattico previste per le unità in oggetto, che considerava le seguenti distanze di combattimento:

- distanza normale di apertura del tiro per l'inizio della fase di "aggiustamento": 25 Km.
- limite superiore della distanza efficace di combattimento: 19÷21 Km.

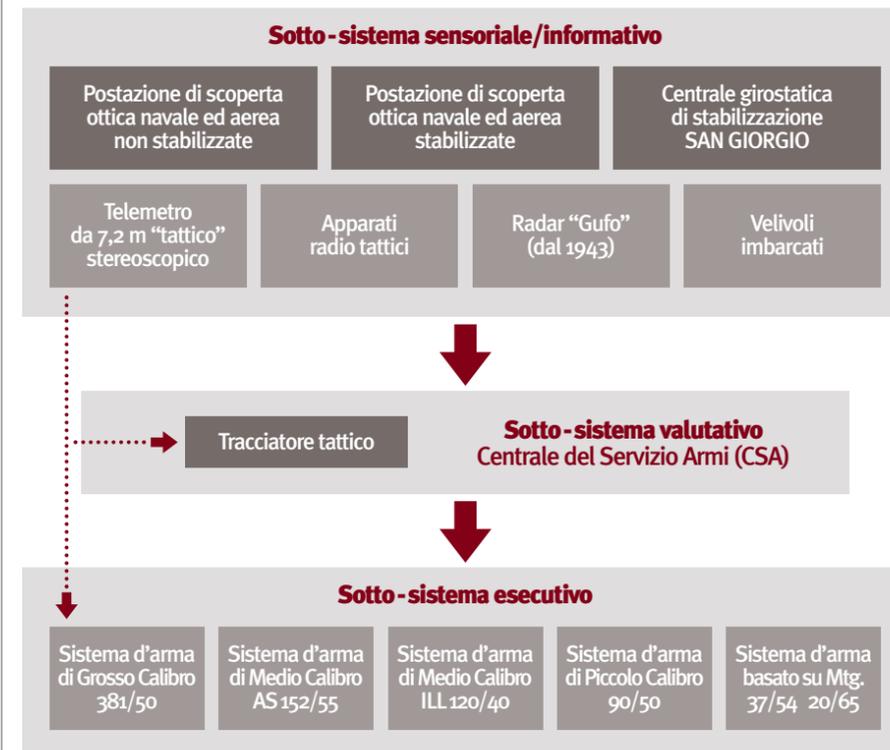
### Il Sistema di Combattimento fu costituito da tre Sotto-sistemi:

#### Sotto-sistema Informativo

che oltre agli strumenti di comunicazione per la ricezione e la trasmissione comunicazioni e ordini, comprendeva gli strumenti ottici seguenti per la scoperta aerea e navale e per la misura della distanza:

- 26 postazioni di scoperta, ciascuna delle quali manovrata da un operatore addetto: 6 per la scoperta navale; 4 per la scoperta aerea. Tutte non stabilizzate collocate alla sommità del torrione; 6 stabilizzate per la scoperta navale, sul cielo del locale CSA dietro la Plancia; 10 stabilizzate per la scoperta aerea, in prossimità delle SDT Anti-Aeree;
- 1 telemetro tattico stereoscopico da 7,2 metri, collocato nella torretta anulare inferiore del torrione e impiegato soprattutto per fornire al Comando la distanza di punti cospicui in costa o dei bersagli di interesse. Tuttavia esso poteva anche concorrere alla misura della distanza dei bersagli navali da battere con le artiglierie;
- 1 telemetro stereoscopico da 3 metri, la cui torretta girevole era collocata sulla struttura poppiera interposta tra la torre 3 da 381/50 e il fumaiolo di poppa.
- il radar GUFU, che venne installato alla fine del 1942 sulla RN *Littorio* e all'inizio del 1943 a bordo delle altre Unità della classe. Peraltra tale apparato, sebbene molto importante dal punto di vista storico, non ebbe un'efficacia tattica rilevante. Ciò a

### Schema concettuale del Sistema di Combattimento (livello tattico) delle RRNN classe Vittorio Veneto



causa delle sue limitazioni prestazionali (5 KW di potenza di picco con una portata di circa 30 Km su bersagli navali) e dei numerosi problemi di efficienza che ne condizionarono l'uso. Esisteva poi un avanzato sistema elettromeccanico realizzato dalla SAN GIORGIO che assicurava la stabilizzazione delle apparecchiature sensoriali dotate di questa caratteristica (anche quelle destinate alla sola scoperta) e delle armi di bordo, per ricercare l'indipendenza del loro orientamento dallo sbandamento della Nave dovuto al moto ondoso. Tale sistema risultò essere il più complesso e capace delle prestazioni migliori tra quelli realizzati dall'industria nazionale. Esso tuttavia si rivelò di non semplice manutenzione e non molto affidabile.

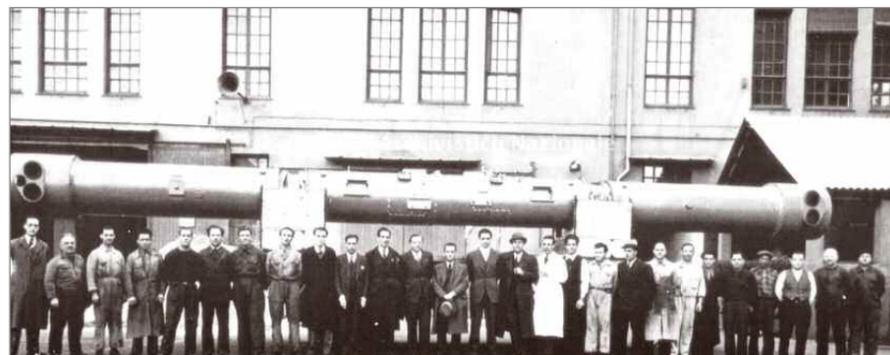
- Infine era possibile imbarcare fino a tre velivoli IMAM Ro 43 da ricognizione e/o REGGIANE Re 2000 da caccia e ricognizione, il cui decollo avveniva tramite una catapulte a poppa estrema. Mentre gli idrovolanti Ro 43 potevano essere recuperati dopo l'ammarraggio, gli altri aerei erano dotati di carrello e al termine della missione dovevano rientrare a terra.

#### Sotto-sistema Valutativo

era guidato dal Comandante dell'Unità, che veniva supportato nella sua azione dalla "Centrale del Servizio Armi" (CSA). In CSA:

- confluivano i dati forniti dai sensori di bordo, che erano poi esaminati per definire il quadro della situazione tattica e per le valutazioni discendenti;

Tipo di arma	Calibro a bordo	Armi a bordo	Impianti (colpi/min.)	Ritmo di tiro (Kg)	Palla diromp. (Kg)	Granata (m)	Gittata (m)	Quota AA massima
Grosso Calibro	381/50	9	3	1,33	884,8	824,3	42.000	-
Medio Calibro	152/55	12	4	4,7	50	44	25.000	9.000 (sbarr.)
Medio Calibro	120/40	4	4	6	-	19,8 illumin.	9.500	-
Piccolo Calibro	90/50	12	12	12	-	10,1	15.500	9.000
Mitragliere	37/54	20	120	-	0,8	7.800	5.000	-
Mitragliere	20/65	16/32	240	-	0,1	5.000	3.000	-



Vista esterna del Telemetro "duplex" SAN GIORGIO da 12 metri di base (immagine tratta da un catalogo San Giorgio dell'epoca)

- erano scelti i bersagli da battere e venivano decise le modalità di controllo dei Sistemi d'Arma.

Sulle RRNN *Vittorio Veneto* e *Littorio* la CSA era ubicata sul retro della Plancia Ammiraglio, mentre a sulla RN *Roma* essa fu collocata dietro la sottostante Plancia Comando per cercare di ridurre le interferenze con le funzioni di più alto livello. Tuttavia anche questa soluzione non fu soddisfacente, come ricorda l'Ammiraglio Iachino nel suo libro *"Gaudio e Matapan"* (pag. 108). La CSA risultò assai "spartana" disponendo solo di un "Tracciatore di rotte" GALILEO che consentiva di seguire gli spostamenti del bersaglio di interesse, grazie ai dati forniti dai sensori. Il "Tracciatore di rotte" fu l'antesignano dei "Tavoli Tattici Navali" (TTN) diffusi sin dal 1950 sulle Unità della MMI fino all'affermazione dei "Sistemi di Comando e Controllo" SADO (comparsi nel 1963).

#### Sotto-sistema Esecutivo

che era costituito dall'insieme dei cinque Sistemi di artiglieria di bordo:

- Sistema di grosso calibro (381/50) per contrasto di Unità navali maggiori;
- Sistema di medio calibro (152/55) per difesa contro Unità di superficie dotate di siluri;

- Sistema di medio calibro (120/40) per il solo impiego illuminante;
- Sistema di piccolo calibro (90/50) per il Tiro anti-aereo (AA), il concorso alla difesa contro Unità navali leggere e al Tiro illuminante. Per quest'ultimo erano impiegabili solo gli impianti (a dritta e a sinistra) di prora e poppa estrema;
- Sistema basato su mitragliere (37/54 e 20/65).

#### Sistemi d'Arma

Avendo già descritto sommariamente le artiglierie, nel seguito sono illustrati solo gli strumenti e le apparecchiature dei Sistemi d'Arma. Occorre però ricordare che le masse oscillanti delle bocche da fuoco di grosso e medio calibro (tutte in "culla" singola) erano stabilizzate "in velocità" contro lo sbandamento della Nave, mentre ciascun'arma di piccolo calibro era collocata su una piattaforma stabilizzata "a quattro assi", cioè mantenuta sempre orizzontale per agevolare il puntamento.

La **componente sensoriale del Sistema di grosso calibro** si avvaleva di due "Apparecchiature di Punteria Generale" (APG) parzialmente stabilizzate per il puntamento ottico del bersaglio, ciascuna delle quali

posta entro una SDT di tipo fisso priva di telemetri: "in coffa" alla sommità del torrione per il 1° Direttore del Tiro; in posizione protetta sul cielo della "Plancia Ammiraglio", destinata al 2° Direttore del Tiro. La SDT per il 3° Direttore del Tiro era entro la torre 2 da 381/50 e non disponeva di APG, avvalendosi degli strumenti di traguardo della torre stessa. Il tiro di grosso calibro poteva essere eseguito solo in condizioni diurne. La misura della distanza del bersaglio da battere era assicurata da:

- 3 Telemetri "duplex" SAN GIORGIO da 12 metri, ciascuno dei quali in una torre da 381/50;
- 2 Telemetri "duplex" da 7,2 metri nella torretta anulare superiore del torrione (uno a coincidenza e uno stereoscopico);
- era infine possibile avvalersi anche dei dati forniti dal "Telemetro tattico".

Esistevano poi strumenti detti "Inclinometri" (due in ciascuna torretta anulare del torrione) per la misura dell'inclinazione della rotta del bersaglio rispetto alla "Linea di Mira" (angolo): dato impiegato nel calcolo degli angoli di puntamento delle armi. Tuttavia tali strumenti, in cui prima del Conflitto si riponeva molta fiducia, si rivelarono assai poco precisi e di scarsa utilità in combattimento. Importantissimo fu invece il "Gimetro": apparato giroscopico che sulle unità in esame misurava due grandezze indispensabili per il calcolo degli angoli di puntamento delle armi:

- la velocità di rotazione angolare assoluta (rispetto ad un riferimento fisso nello spazio) della congiungente APG-bersaglio ("Linea di Mira");
- l'angolo di "Sbandamento Orecchioni".

La **componente elaborativa del Sistema di grosso calibro** era costituita da:

- una Centrale di tiro tipo "Regia Marina" del modello più avanzato (qui denominato RM-4) collocata in apposito locale sul

"Ponte di Corridoio", tra le virole delle torri da 381/50 di prora. Essa eseguiva i calcoli fino ad una distanza massima del bersaglio di 44 Km e per una sua velocità massima di 40 nodi. Questo apparato richiedeva però alcuni minuti per andare a regime ed era lento nel seguire le variazioni del moto nemico. Nel locale della Centrale di tiro c'erano anche il "Gimetro" e il "Calcolatore del Vento assoluto";

- una Centrale di tiro semplificata ("ridotta") tipo RM-2 sistemata nella parte posteriore di ciascuna torre da 381/50.

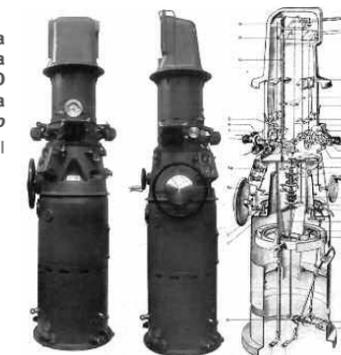
La **componente sensoriale del Sistema di medio calibro** era installata in 2 SDT diurne, costituite da altrettante torrette ruotanti stabilizzate "a quattro assi" (a centro dritta e a centro sinistra) ciascuna dotata di APG, telemetro "duplex" da 5 metri e da 1 inclinometro. Esistevano poi 4 SDT per il tiro navale notturno. Queste SDT potevano condurre anche i 90/50 nel tiro navale diurno, notturno e in quello illuminante. Esse fornivano inoltre il brandeggio alle armi da 120/40 destinate al solo tiro illuminante, il cui controllo avveniva però localmente da parte del Direttore di Tiro preposto. Ciascuna torre di artiglieria da 152/55 possedeva un telemetro stereoscopico da 6,3 metri, mentre ogni Centrale di tiro pertinente era collegata a un "Gimetro", analogo a quello per la condotta del tiro del 381/50.

La **componente elaborativa del Sistema di medio calibro** era costituita da due Centrali di tiro (una per ciascuna batteria) del tutto uguali a quella del 381/50, fatta eccezione per i correttori meteo-balistici, riferiti ad armi diverse: i calcoli necessari erano eseguiti fino ad una distanza massima del bersaglio di 30 Km. Tali apparati erano collocati in locali sul "Ponte di Corridoio", ai lati della virola della torre 2 di grosso calibro. Le artiglierie di medio calibro potevano essere condotte anche da una Centrale "ridotta" tipo RM-2 installata nella parte posteriore di ciascuna torre da 152/55 o dall'elaboratore molto semplificato presente in ciascuna SDT notturna, da cui poteva essere diretto anche il tiro anti-aereo di sbarramento diurno fino all'elevazione massima di 45°.

La **componente sensoriale del Sistema di piccolo calibro** era installata in 2 SDT AA collocate a dritta e a sinistra del torrione, ciascuna delle quali dotata di torretta girevole stabilizzata "a quattro assi".



Vista esterna e in trasparenza dell'organizzazione interna delle APG GALILEO installate sulla RN *Vittorio Veneto* Ufficio Storico - MMI



Vista esterna del "Gimetro" installato a bordo della RN *Vittorio Veneto* Ufficio Storico - MMI

In particolare le RRNN *Vittorio Veneto* e *Littorio* disponevano di SDT ciascuna dotata di:

- una torretta telemetrica AA con telemetro ottico stereoscopico da 3 metri;
- una APG AA stabilizzata;
- una "Colonnina della rotta".

Le ultime due apparecchiature erano poste al di fuori della torretta telemetrica, in una struttura sottostante, dal cui soffitto fuoriuscivano le relative "teste ottiche". Sulla RN *Littorio*, a differenza della RN *Vittorio Veneto*, ciascuna torretta telemetrica AA conteneva anche un telemetro stereoscopico da 2 metri per la conduzione delle mitragliere.

Sulla RN *Roma* sia l'APG AA che la Centrale di tiro AA erano all'interno della torretta telemetrica. Tale soluzione non consentì però di includere in essa anche il telemetro da 2 metri per la conduzione delle mitragliere, come era sulla RN *Littorio*. Sulla RN *Roma* quindi furono installate due "Colonnine" aggiuntive a dritta e sinistra. La mancanza sulla RN *Roma* di una struttura al di sotto delle torrette telemetriche consentì lo spostamento più a prora delle vedette stabilizzate per la scoperta aerea.

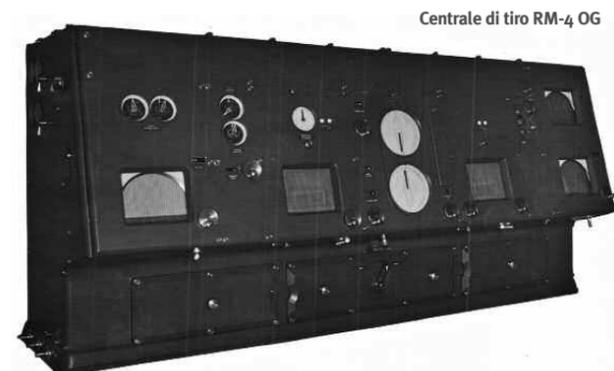
La **componente elaborativa del Sistema di piccolo calibro** era costituita da 2 Centrali di tiro (una per batteria) atte a condurre sia il Tiro AA che quello contro navi leggere. Esse erano collocate:

- in appositi locali sul "Ponte di Corridoio", ai lati della Centrale di tiro principale di grosso calibro, per le RRNN *Vittorio Veneto* e *Littorio*;
- entro ciascuna SDT AA per la RN *Roma*. Tale collocazione, lasciò liberi gli spazi interni della Nave, adibiti a questi apparati sulle altre Unità. Sulle RRNN *Vittorio Veneto* e *Littorio* esistevano poi due "Calcolatori speditivi AA", sistemati uno per lato nella struttura sottostante la torretta telemetrica AA corrispondente. La

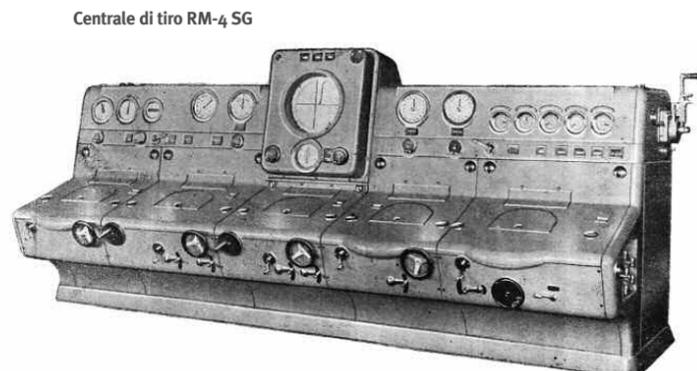
RN *Roma* viceversa non disponeva di tali Calcolatori. Le prestazioni delle Centrali AA della RN *Roma* risultarono superiori a quelle delle analoghe presenti sulle altre Unità. In particolare esse potevano condurre il tiro AA fino a una distanza massima di 14.000 metri (contro 12.000 metri) e sino a 8.000 metri di quota (contro 6.000 metri). Tutti questi apparati calcolavano il tempo di scoppio da graduare sui proiettili poco prima dello sparo.

#### Sistema basato su Mitragliere

Il numero delle mitragliere da 20/65 variò tra l'inizio e la fine della Guerra a bordo delle RRNN *Vittorio Veneto* e *Littorio* da 16 a 32 mentre le 37/54 rimasero 20. Sulla RN *Roma* oltre alle 20 armi da 37/54 furono subito installate 32 mitragliere da 20/65. La Conduzione del tiro era eseguita da "Colonnine" manovrate da 5 addetti, ciascuna delle quali dotata di un telemetro stereoscopico da 2 metri e di un calcolatore "speditivo". Sulla RN *Vittorio Veneto* le "Colonnine" furono collocate due per lato, tra il torrione e il primo fumaiolo. Sulla RN *Littorio*, venne invece installato un telemetro stereoscopico da 2 metri all'interno di ciascuna Torretta telemetrica AA per il piccolo calibro, mentre sulla RN *Roma* le "Colonnine" furono tre per lato. Ciascuna mitragliera, oltre a un mirino per la punteria diretta, era dotata anche di un calcolatore molto semplificato per il puntamento in caso di assenza di comandi dalla relativa "Colonnina". Le RRNN classe VITTORIO VENETO furono senz'altro le unità italiane dotate del Sistema di Combattimento più avanzato fino a tutto il Secondo Conflitto Mondiale. Le armi, gli strumenti e le apparecchiature costituenti furono quindi la diretta espressione delle più moderne concezioni di impiego, il culmine delle capacità tecnologiche dell'Industria nazionale dell'epoca e il punto di arrivo di una lunga fase evolutiva di tali materiali.



Centrale di tiro RM-4 OG



Centrale di tiro RM-4 SG



## UN CONTRIBUTO DELL'ANMI AL RISPETTO DELLA LEGGE

Mario d'Errico - Presidente del Gruppo di Roma



La legge italiana prevede che l'accesso al mare, cioè per attraversare lo stabilimento allo scopo di raggiungere la battigia. E questo, anche se la somma richiesta è di solito modesta, è illegittimo. Per porre un freno a questa cattiva abitudine, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha realizzato un breve filmato che viene proiettato sui canali RAI in varie ore della giornata. La realizzazione del filmato è stata affidata al Ministero delle Infrastrutture, dal quale dipendono le Capitanerie di Porto. Il Comando Generale delle CC.P.P, essendo a conoscenza, ovviamente, dello stabilimento gestito dal Gruppo ANMI di Roma a Maccarese, ha chiesto la nostra disponibilità ad ospitare la troupe per le riprese e a dare la necessaria assistenza. Disponibilità offerta con piacere, in vista degli scopi dell'iniziativa, certo; ma anche per far conoscere al di fuori del nostro ristretto giro di conoscenze, l'efficienza, l'ordine, la qualità dei servizi offerti ai Soci dell'ANMI e... da ultimo ma non ultimo per importanza, la qualità e la raffinatezza del nostro ristorante. Il filmato, come detto, è andato in onda sulle reti RAI in diversi orari.

Spesso, però, viene chiesto il pagamento di una somma anche per il semplice accesso al mare, cioè per attraversare lo stabilimento allo scopo di raggiungere la battigia. E questo, anche se la somma richiesta è di solito modesta, è illegittimo. Per porre un freno a questa cattiva abitudine, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha realizzato un breve filmato che viene proiettato sui canali RAI in varie ore della giornata.

La realizzazione del filmato è stata affidata al Ministero delle Infrastrutture, dal quale dipendono le Capitanerie di Porto. Il Comando Generale delle CC.P.P, essendo a conoscenza, ovviamente, dello stabilimento gestito dal Gruppo ANMI di Roma a Maccarese, ha chiesto la nostra disponibilità ad ospitare la troupe per le riprese e a dare la necessaria assistenza. Disponibilità offerta con piacere, in vista degli scopi dell'iniziativa, certo; ma anche per far conoscere al di fuori del nostro ristretto giro di conoscenze, l'efficienza, l'ordine, la qualità dei servizi offerti ai Soci dell'ANMI e... da ultimo ma non ultimo per importanza, la qualità e la raffinatezza del nostro ristorante.

Il filmato, come detto, è andato in onda sulle reti RAI in diversi orari.



Chi ha avuto occasione di vederlo potrebbe non avere riconosciuto l'inquadramento di ingresso, che era stata camuffata per non creare problemi di carattere normativo e di... concorrenza con i numerosi altri stabilimenti del litorale di Maccarese.

Ma a molti è sembrato un bel lavoro, ben fatto e soprattutto utile.

Per quanto riguarda la nostra Associazione, aver contribuito ad invogliare i cittadini al rispetto della legge non può che essere motivo di giusto orgoglio e di sana soddisfazione.



## Il primo amore non si scorda mai

Dario Bilotti - Socio del Gruppo di Carmagnola

La domanda che mi pongo è dettata dalla consapevolezza di non aver sentore di cosa mi aspetta. Ecco, sì, apprensione per quello che sto per iniziare. La nave è bella, molto bella, ma sarò in grado di viverla appieno questa avventura? Debbo ritenermi fortunato della destinazione? Salgo lungo il barcarizzo, saluto la Bandiera, depongo lo zaino davanti al Corpo di Guardia e il timore mi assale. Ho l'impressione che tutti se ne accorgano, poi realizzo che sicuramente è così, non posso nascondere. Le paure si attenuano dopo aver fornito le mie generalità: SC EM/RDT/ST Dario Bilotti, Matr. 68V0916T. Sono nel luogo che dovrò cominciare a chiamare Casa. L'accoglienza è buona, i compagni sono per lo più giovani e i fratelli di corso di altre categorie conosciuti a Mariscuole mi sorridono, fugando definitivamente la tensione accumulata dal momento in cui ho cominciato a realizzare che si stava avverando un sogno. Il battesimo del mare lo effettuo subito, appena imbarcato si mollano gli ormeggi e via, direzione Taranto da dove sono partito tre giorni prima. È l'inizio di tre mesi intensi di mare in cui entro nell'ingranaggio, ma soprattutto sentendomi parte di esso. E arriva il primo viaggio da vivere, quattro mesi lontano da casa lungo le coste di un Continente. Sicuramente conoscerò popoli e persone con cui relazionarmi. Finalmente. Le guardie all'aperto sotto la pioggia come sotto il sole, sia di giorno che di notte e in mezzo a Oceani di nome Atlantico e poi Indiano, mi fanno assaporare l'essenza della vita che mi sono scelto. I miei giovanili desideri sono appagati dalla conoscenza di questa parte di mondo, dalle culture e dalle varie umanità che si affacciano sul mare. E poi esperienze nel condividere timori, come fermarsi in mezzo al mare per incendio oppure ormeggiare alla fonda con mare forza quattro davanti ad un porto e recarsi in franchigia in motobarca; divertenti come pescare calamari, barracuda e squali a poppa; intime come innamorarsi di bellissime figliole, ma soprattutto tanta cultura a cui mai avrei pensato di poter accedere.

I miei diciotto anni sono un viatico per iniziare a costruire il mio carattere di giovane uomo. Il tempo vola, termina il viaggio di ventiquattromila miglia e si torna in Patria, Una splendida esperienza alle spalle e la voglia di ricominciare. La casa a Torino è sempre lì, genitori e sorelle stanno bene, anche la cagnetta. Quando si riparte?

Dobbiamo entrare in bacino. Nuove esperienze a secco come il caldo soffocante nei locali e le guardie notturne sudaticce. Ma mi manca il rumore soffuso dei motori che mi accompagna con il suo sbuffare continuo e inascoltato; l'emozione nell'ammirare dalla plancia il cielo e il mare mentre scruto l'orizzonte; le prove in centrale in perfetta sintonia con i compagni; le passeggiate in coperta tra prora e poppa o anche solo sedermi a pensare. Come invocato la sosta finisce e l'acqua ci riaccoglie. Altro mare, altre attese sensazioni, altra intensa vita.

Il reparto tutto, ormai diventato famiglia nella famiglia, mi aiuta a credere ancor più a me stesso. Nuovi imbarchi di futuri amici per ora sconosciuti, sbarco di acquisiti fratelli con cui mi relazionavo e un nuovo Comandante.

Poi... arriva un FOM con la ferale notizia, un movimento che mi porterà nuovamente a Taranto. Il neo Comandante mi assicura che salire sulla Nave Ammiraglia, sarà un passo in più per la mia carriera, confidandomi che lui ci ha lasciato il cuore. Realizzo che l'amore per la propria nave è sentimento comune.

"Grazie Comandante, ma avrei preferito rimanere qui, mi mancherà".

Addio F581, Nave *Carabiniere*, so che mi rimarrai nel cuore.





**Luigi Bogotto**  
**LE IMPRESE**  
**DEI NOSTRI SOMMERGIBILI**  
Atelier Grafico - Schio  
Per acquisti: tel. 0445.520931

È la prefazione che, da sola, dice tutto su questo bellissimo, conciso e gradevolissimo libro. Nulla di nuovo vi è detto sulla storia, sulle vicende, sui battelli e sulle guerre drammatiche combattute sotto tutti i mari del mondo dai "nostri", ma è una storia che non può essere dimenticata e sulla quale questo lavoro sparge a piene mani entusiasmo, passione e grandi dosi di affetto. Con notevolissimo spirito di ricerca, che l'autore ha svolto nel tempo attingendo a fonti assai qualificate, egli vuole ricordare - sono le sue parole - i 3555 marinai sommergibilisti caduti nei due conflitti mondiali. È un sentito omaggio - dice ancora l'autore nella prefazione - a coloro che hanno sacrificato la vita per un dovere e per la Patria. Nella durissima lotta subacquea, i nostri marinai hanno saputo affrontare, con grandissimo coraggio, privazioni e sacrifici non indifferenti, fino alla morte. Luigi Bogotto, di cui va ricordata la lunga, proficua e appassionata presidenza del Gruppo ANMI di Schio dal 1979 al 1998, scrive e narra in maniera assai piacevole, divulga informazioni su tutti i battelli e sulle loro imprese con uno stile asciutto e concreto, senza alcuna concessione alla retorica, da buon anzi ottimo marinaio quale egli è stato. Premette considerazioni degne di menzione, affronta con coraggio anche questioni dibattute ed ancora oggetto di critica e controversa opinione e lo fa con la coscienza che nulla vada taciuto, perché comunque la si affronti, l'epopea dei nostri sommergibilisti rimane intatta nella sua gloria e nella memoria, permeata dall'assoluto valore degli uomini e dei mezzi che l'hanno tracciata. Questa sintesi è, allora, un tributo vero, sincero e commovente a quegli uomini che

non possono e non devono essere dimenticati, fulgido esempio del valore morale, prima che fisico, della miglior parte di questo popolo italiano che, quando chiamato, risponde con slancio, passione, attaccamento e dedizione certamente degni di ogni elogio. Questa "razza" speciale, costituita dai sommergibilisti, rifugge qui in tutta la sua luce e questa luce non solo non va spenta, sembra dire Bogotto, ma fissata nella memoria delle genti italiane. Soprattutto per questo è stato scritto questo libro. Una lezione di italianità, a noi che ne siamo gli eredi ed ai giovani soprattutto, perché sentano e sfoderino quell'orgoglio patrio loro consegnato da questi uomini onesti, semplici, eroici e normali, chiamati a dare il meglio di sé in condizioni incredibili e capaci di imprese degne delle migliori tradizioni navali italiane, certamente all'altezza delle più grandi e famose flotte del mondo. Quando termina la lettura, sorge un sentimento di gratitudine per quest'opera, che tutti dovrebbero leggere e ponderare per lo spirito che la ha animata e che riesce a trasfondere.



**CIRÒ MARINA**  
Presentato il libro  
**E IL VENTO SOFFIAVA**  
**SUL PONTE DELLA LINCE**

"Presente!" A Cirò Marina, il 20 maggio scorso, il socio Vincenzo Sprovieri lo ha pronunciato dieci volte, tante quanti i caduti a bordo della Regia Torpediniera "Lince" la mattina del 28 agosto 1943. A fare l'appello degli sfortunati marinai è stato Vincenzo Baldassarre, delegato della locale Sezione ANMI, aggregata al Gruppo "Cap. GN Eugenio Corradino Amatruda" di Crotona. Un commosso omaggio alla memoria di quei caduti che è scaturito da una manifestazione tenutasi presso la Lega Navale di Cirò Marina nel 75° dal siluramento dell'unità: la presentazione del libro di Antonio Luigi

Marrazzo "E il vento soffiava sul ponte della Lince". Marrazzo, da molti anni residente a Busto Arsizio, è socio sia di quel Gruppo che del Gruppo "Amatruda" - Sezione aggregata di Cirò Marina, dove è nato. La ridente città jonica calabrese, in cui torna per lunghi soggiorni ogni anno, è la culla di ricordi d'infanzia, affetti familiari e innumerevoli amicizie, ma anche di emozioni e sentimenti alla base del suo libro. La Regia Torpediniera "Lince" si era arenata il 4 agosto del 1943 sulla spiaggia di Punta Alice, poco a nord dell'allora frazione Marina di Cirò. Per oltre tre settimane erano andati avanti infruttuosi tentativi di disincagliarla e tra la locale popolazione e l'equipaggio, in gran parte sbarcato a terra e attendato sulla spiaggia, era nato un rapporto quasi fraterno. Poi, il 28 agosto di quell'anno, il siluramento da parte del sommergibile britannico "Utor" aveva generato la perdita dell'unità, i suoi morti e interrotto l'affabile dialogo quotidiano tra civili e militari. Marrazzo, come evidenza la presentazione del libro curata da Bruno Scarpelli, ha dedicato cinquant'anni della propria vita alla ricerca dei superstiti e dei familiari dei caduti, alla raccolta di testimonianze e fotografie e all'organizzazione di raduni nel nome della "Lince". Va dato merito a questa Rivista di aver favorito la stesura del libro. Infatti, non sarebbe probabilmente mai stato scritto se l'interesse e la curiosità dell'autore non fossero state stimolate da un articolo di Giuseppe Cristiani sull'eroico trasferimento dell'unità da Tripoli a Trapani pubblicato proprio su "Marinai d'Italia", numero di febbraio 1984. Giulio Grilletta, consigliere del Gruppo "Amatruda" e autore della prefazione, si è soffermato sul contesto storico-militare nel quale si collocano gli ultimi giorni della "Lince" e ha sottolineato la capacità di Marrazzo di far emergere quel lato umano della vicenda che i documenti ufficiali non riportano o non evidenziano abbastanza. Per l'ex senatore ed ex sindaco Nicodemo Filippelli l'opera del suo conterraneo ha anche il pregio di presentare scene di vita dell'antico borgo marinaro ed esaltare l'indole generosa e solidale degli abitanti. Erano presenti alla manifestazione il fratello di Luigi Cravotta, di guardia sul ponte di poppa al momento della mortale esplosione, e il figlio di Francesco Donnici, marinaio sopravvissuto che Marrazzo ha più

volte incontrato. Per Antonio Gallella, presidente della locale Lega Navale, la presentazione del libro è stata un esempio di collaborazione con l'ANMI sulla scia di tradizioni e valori condivisi dalle due associazioni.



**Rudy Guastadisegni**  
**GENTILUOMINI DI MARE**  
Mare di carta editore

Tutti i marinai, tutti gli uomini di mare vivono avventure di ogni tipo, a volte poco simpatiche, a volte piacevoli, spesso divertenti ma comunque sempre avventure. Storie e storielle, tutte vere, che si raccontano volentieri nelle lunghe notti di bordo tra una guardia e l'altra o semplicemente nei salotti di casa o dei circoli davanti ad un caminetto acceso ed un televisore spento. Spesso sono nude cronache di avvenimenti storici o di ricordi sbiaditi ma a volte sono anche gustose storielle con una sana morale finale che strappano un sorriso di compiacimento se non addirittura delle sonore risate. Da esse traspare lo spirito goliardico della gente di mare, il desiderio di strappare un sorriso negli intervalli della dura vita del marinaio, del pescatore, del velico e di tutti coloro che sul mare hanno vissuto anche per puro divertimento come diportisti, bagnanti e subacquei. Tutti hanno qualcosa da raccontare e tutti si possono riconoscere nei molti dei protagonisti perché sono piccole avventure che in forme diverse ognuno di noi, uomini di mare, vive nell'arco della propria attività marinara. Sono le raccolte delle migliori storie di mare pubblicate nei 15 anni di attività dell'omonimo giornalino.

Per acquisto diretto rivolgersi all'autore.  
Per acquisto in rete utilizzare il seguente link:  
<https://maredicarta.com/narrativa-e-saggistica/guastadisegni-rydy/gentiluomini-di-mare/3466500>



**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**

Altri articoli si possono trovare su:  
[www.pontedicomando.com](http://www.pontedicomando.com)

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



**POLO IN COTONE**  
con colletto tipo solino  
Taglie dalla S alla XXXL

**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 SOMMERGIBILISTI**  
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 IDROPELLENTE**  
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



MARINA  
MILITARE



provincia di salerno



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA

# XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



**SALERNO  
28-29 SETTEMBRE 2019**