



# Marinai d'Italia

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

MENSILE  
DELL'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA

## CMI 2018 al “Morosini” di Venezia



Anno LXII  
**n. 11/12 • 2018**  
**Novembre/Dicembre**

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





## 26° Anniversario della scomparsa di Luigi Durand de la Penne



**Motivazione della M.O.V.M.**  
concessa al Tenente di Vascello Durand de la Penne Luigi  
in data 31-8-1944

*“Ufficiale coraggioso e tenace, temprato nello spirito e nel fisico da un duro e pericoloso addestramento, dopo aver mostrato, in due generosi tentativi, alto senso del dovere e di iniziativa, forzava, al comando di una spedizione di mezzi d'assalto subacquei, una delle più potenti e difese basi navali avversarie, con una azione in cui concezione operativa ed esecuzione pratica si armonizzavano splendidamente col freddo coraggio e con l'abnegazione degli uomini.  
Dopo aver avanzato per più miglia sott'acqua e superando difficoltà ed ostacoli di ogni genere fino all'esaurimento di tutte le sue forze, disponeva la carica sotto una nave da battaglia nemica a bordo della quale veniva poi tratto esausto.  
Cosciente di dover condividere la immancabile sorte di coloro che lo tenevano prigioniero, si rifiutava di dare ogni indicazione sul pericolo imminente e serenamente attendeva la fine, deciso a non compromettere l'esito della dura missione.  
Rimasto miracolosamente illeso, vedeva, dalla nave ferita a morte, compiersi il destino delle altre unità attaccate dai suoi compagni.  
Col diritto alla riconoscenza della Patria conquistava il rispetto e la cavalleresca ammirazione degli avversari; ma non pago di ciò, una volta restituito alla Marina dopo l'armistizio, offriva nuovamente se stesso per la preparazione e l'esecuzione di altre operazioni, sublime esempio di spirito di sacrificio, di strenuo coraggio e di illimitato amor di Patria”.*

**Motivazione della M.A.V.M.**  
concessa al Tenente di Vascello Durand de la Penne Luigi  
in data 27-12-1941

*“Imbarcato di passaggio sopra una nave-appoggio, attaccata col siluro e con le mitragliatrici da aerei siluranti nemici a bassissima quota, che riuscivano ad affondare l'unità, dimostrava sprezzo del pericolo ed ardimento.  
Partecipava poi alle operazioni dirette al salvataggio dei superstiti rinchiusi all'interno di un sommergibile, silurato ed affondato nello stesso tempo, affrontando per più di 24 ore i più gravi pericoli e le più ardue difficoltà, noncurante della propria incolumità, raggiungendo il suo intento.  
Poiché l'ultimo superstite, non sapendo nuotare, non osava uscire da solo dal locale nel quale era rifugiato, penetrava nell'interno del sommergibile per portargli un respiratore e per aiutarlo nella fuoriuscita; avendo poi il naufrago messo fuori uso il respiratore portatogli, gli cedeva il proprio e riusciva a condurlo a salvamento.  
Dava così prova delle più alte e nobili virtù di freddo coraggio, di generoso altruismo e di dedizione al dovere spinto fino agli estremi limiti”.*

Ventisei anni fa, il 17 gennaio 1992, scompariva nella sua casa di Genova l'ammiraglio Luigi Durand de la Penne. Aveva 78 anni. Fu tra i primi volontari dei mezzi d'assalto della Marina; decorato sia di medaglia d'argento al valor militare per aver salvato l'equipaggio di un sommergibile affondato nell'agosto del 1940 sia di quella d'oro per la leggendaria azione bellica del dicembre 1941 quando, al comando di una spedizione di mezzi subacquei, i famosi “maiali”, riuscì a forzare il porto di Alessandria d'Egitto e ad affondare, insieme ai suoi uomini, due navi da battaglia ed una petroliera di Sua Maestà Britannica.  
Al termine di una breve parentesi diplomatica quale addetto navale italiano per un biennio in Brasile, terminato il servizio attivo, nel 1956 fu eletto deputato ed entrò in Parlamento. Venne rieletto nel 1958 ed ancora nel 1965, nel 1968 e nel 1972. L'ammiraglio Durand de la Penne ha anche ricoperto di Sottosegretario di Stato alla Marina Mercantile nel secondo governo Andreotti.  
Nella circostanza viene riproposto il messaggio di cordoglio dell'allora Capo dello Stato Francesco Cossiga: “CON LA SUA MORTE IL PAESE PERDE IL SIMBOLO DI UN'INTERA GENERAZIONE, CHE SEPPE SCRIVERE MEMEORABILI PAGINE DI CORAGGIO, VALORE, LEALTA.”  
Durante circa 20 anni di attività parlamentare de la Penne è stato il promotore di numerose iniziative legislative riguardanti problematiche della Marina sia Militare che Mercantile. È stato altresì Presidente della Federazione Italiana Nuoto, Consigliere Comunale di Roma e Presidente della Federazione Agenti Marittimi.  
Queste brevi note biografiche delineano la figura di un “uomo di mare” i cui nobili valori morali fanno ormai parte della storia del nostro Paese.



*Luigi Durand de la Penne*

## Buon 2019...

Un altro anno si avvia alla conclusione e prima che ciò avvenga, il mio desiderio è che giungano a tutti i lettori gli auguri più affettuosi. Auguri per che cosa? Cosa vorrei, cosa auguro a tutti per il prossimo anno? Beh, buona salute, serenità negli affetti, stabilità finanziaria (se non crescita, ma con questi chiari di luna già mantenere lo status quo sembra un buon augurio) sono la base del mio auspicio.  
Vorrei però che ci impegnassimo maggiormente per la nostra Italia, perché potessimo vivere in un'Italia più a misura di... marinaio, dove, per esempio, l'anniversario della Grande Guerra non sia l'ennesimo elemento di contrapposizioni ma divenga, al contrario, unificante, come lo avevano vissuto e tramandato i nostri nonni cioè, tradotto in termini concreti, fosse dichiarato giorno di vera Festa Nazionale. Unità Nazionale, tutti uniti, con cerimonie popolari senza retorica, rivolte soprattutto ai giovani ed agli studenti, unici veri destinatari del messaggio che quella circostanza e dunque quella data anniversaria racchiude, per tutti, destra, sinistra, centro e mediana finalmente per un giorno concordi.  
Auguro di poter vivere in un'Italia che si renda conto che non si può andare avanti con il 30% dei giovani disoccupati e tanti laureati che preferiscono (o scelgono) di andare piuttosto a fare i lavapiatti a Londra, mentre manteniamo migliaia (milioni, chissà?) di clandestini in albergo. Un'Italia dove le mamme abbiano finalmente la possibilità di andare al lavoro disponendo di asili nido dove lasciare, gratis ed in sicurezza, i propri figli, unico modo per farne più del mezzo a testa odierno; dove questi stessi figli, una volta adolescenti, non trovino una morte assurda perché non sono rispettate le più basilari norme di sicurezza (come successo recentemente a Corinaldo). Un'Italia dove ci si ricordi sul serio e finalmente dei nostri connazionali vittime dei terremoti che ancora

vivono in freddi containers (quando va bene), senza una speranza concreta di vedere le macerie spalate e case degne di questo nome costruite perché per loro, quando ospitiamo profughi in ville rinascimentali, spesso di lusso (come villa delle Orsoline a Rapallo, con spiaggia privata, campetto di calcio palestra, wi-fi ecc.) o alberghi o residence di vacanza estiva. Un'Italia dove si trovano finalmente i soldi da mettere a bilancio per i 500 mila esodati (non per loro colpa), magari rivedendo al ribasso il consistente “argent de poche” elargito con generosa faciloneria a sfaccendati per tempo così come lo smartphone ultimo modello che onesti cittadini non si possono permettere (ma perché non modelli meno attuali), il cui utilizzo sembra visibilmente costituire l'unica attività svolta. Un'Italia dove non si impieghino più migliaia di agenti e carabinieri per scortare ex (ma che dico, ex ex ex) che nessun ricorda più e che forse nessuno ha mai minacciato davvero. Un'Italia dove sia dichiarata la verità su quanto spendiamo in sanità pubblica per far fronte all'emergenza migranti mentre i pronto soccorso per tutti i cittadini sono al collasso ed i tempi per una tac, vitale, di controllo sono paragonabili all'età di Matusalemme. Un'Italia dove siamo (giustamente) sì obbligati a raccogliere gli escrementi dei nostri cani, pena severissime ammende, multe o carcere, ma che non lasci più stravaccati in terra, coram populo, all'addiaccio sotto i ponti o cartoni dei poveri sbandati (che chissà dove... la fanno!).  
Insomma, buon 2019 a tutti i nostri Soci, ai loro familiari, ai lettori, con la speranza e l'augurio sincero di cominciare finalmente a vivere in un Paese normale (lo auspicava anche un noto esponente della sinistra, dove è andato a finire?)



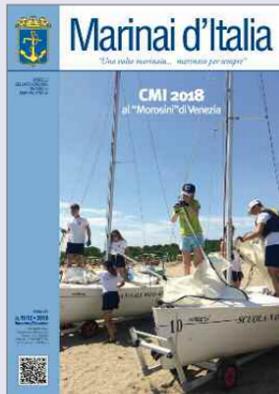
## 75° anniversario dell'affondamento della Corazzata Roma

Nel numero di ottobre 2018 è stato pubblicato l'articolo inerente il 75° anniversario dell'affondamento della Corazzata Roma. Si desidera aggiungere la meritoria, appassionata opera di sostegno e partecipazione alla realizzazione della cerimonia e del monumento da parte dell'Associazione Reduci e Familiari dei Caduti della Corazzata Roma e dei CC.TT. Da Noli e Vivaldi cui va tutto il ringraziamento, l'affetto e la considerazione dei Marinai d'Italia.

## Errata Corrige

In seconda di copertina di *Marinai d'Italia* n. 10/Ottobre, **Soci ANMI Centenari:** Vittoriano Magistrelli, località corretta LERICI anziché Parma.





**In copertina**  
Attività velica del CMI presso il "Morosini" di Venezia (vds art. a pag. 10/12)

**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** 35.400

**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 **Luigi Rizzo** (vds art. a pag. 8/9)

**Dal 1° giugno 2018 sono 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 Non solo pizza e mandolino**

**8 Consegna della bandiera di combattimento a nave Luigi Rizzo**

**10 CMI 2018**

**13 Un aneddoto sul Presidente Francesco Cossiga**

**14 Elogio del Supplemento**

**18 Rossetti, Paolucci e la Viribus Unitis**

**24 Dagli Scià agli Ayatollah**

**30 Genepesca**

**32 La perdita della Settima flottiglia cacciatorpediniere**

**36 Le Foibe e l'Esodo**

**40 Una vita sul mare al servizio di quattro bandiere**

**42 Le cartoline raccontano...**

**44 La cernia**

**45 Una ghiacciaia sul mare**

**46 Lo sviluppo dell'orologio nella Grande Guerra**

**48 Recensioni**



pag. 36



pag. 42



pag. 46



pag. 14



pag. 18



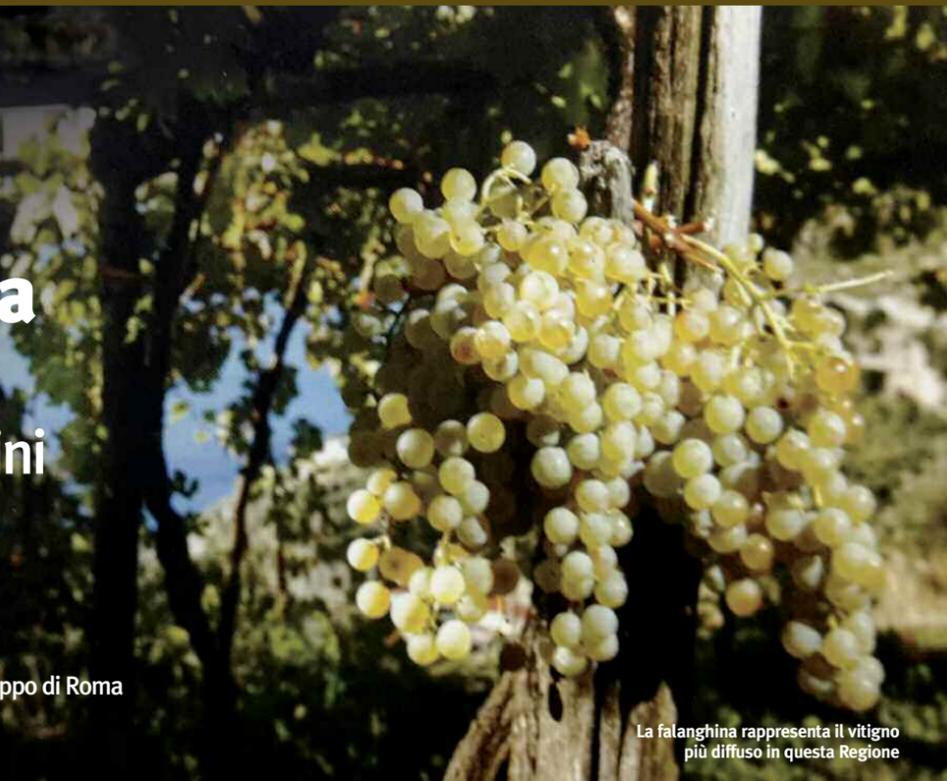
# Non solo pizza e mandolino

## Alla scoperta dei vini più importanti della Campania

Angelo Castiglione

Presidenza Nazionale 4° ufficio, socio del Gruppo di Roma e sommelier AIS (delegazione di Roma)

Ci scommetto: finirò per essere deriso almeno per una settimana; mi "spivoleranno" come fecero quaranta e più anni fa in Accademia. Con chi ce l'ho, direte voi? Con i due compagni di corso, tre anni più anziani del sottoscritto, che in Presidenza ricoprono il ruolo di Segretario Generale e Capo ufficio "cerimoniale". Due carissimi amici, per carità di Dio! Due fratelli più grandi per quanto mi concerne. Ma c'è un ma! Sono entrambi sommelier AIS, di quelli bravi, preparati che sanno parlare di vini, di quelli fortificati anziché dei passiti, del processo di spumantizzazione metodo "Charmat" e non solo; che disquisiscono sullo stato evolutivo di un rosso o di un bianco già al primo assaggio nella gusto-olfattiva, che quando da noi c'è una "bollicina" da stappare per festeggiare un lieto evento o il Natale che si avvicina vanno a guardare avidamente l'etichetta per controllare se è un metodo classico e l'eventuale millesimo. Uno dei due addirittura sa a memoria tutte le DOCG (Denominazione di Origine Controllata e Garantita) del Piemonte, Lombardia, Veneto, Toscana, Lazio e Puglia quando va male. E quelle del solo Piemonte sono ben 17, se la memoria non mi inganna! Io non sono un sommelier AIS bensì un "sss" (sommariamente, sommessamente sommelier AIS) perché ho studiato poco e male. L'esame finale l'ho passato credo per grazia



La falanghina rappresenta il vitigno più diffuso in questa Regione

ricevuta. Allora potete intuire il mio stato d'animo, nel redigere l'articolo. Non è baldanzoso bensì timoroso, moscio, annichilito, perché potrei riportare banalità o notizie errate; dunque la paventata catastrofe. Non mi posso nemmeno paragonare a Davide contro Golia perché ho la fionda con un elastico rotto... ma anche la faccia tosta di scrivere qualcosa da "sss" dal momento che l'ho promesso al mio Direttore! Ora, se dovessi mettere sui piatti di una improbabile, immaginaria bilancia i pro e i contro della Regione che ospiterà il XXI Raduno Nazionale dell'ANMI sono certo che il responso sarebbe schiacciante: ci saranno pure delle criticità (ad esempio i

problemi derivanti dalla cosiddetta "terra dei fuochi", le "vele" di Scampia, dove la legalità naviga da tempo in alto mare) ma la Campania è sempre stata terra di eccellenze. Non solo per la pizza, il Pomodoro San Marzano, la mozzarella di bufala, le ultime due tra l'altro con marchio DOP (Denominazione di Origine Protetta); i limoni di Sorrento, le acciughe sotto sale di Cetara ed il casatiello napoletano. Il Vesuvio, gli scavi di Pompei ed Ercolano, Amalfi (una delle quattro Repubbliche marinare), la Reggia di Caserta e quella di Capodimonte, Pulcinella, Massimo Ranieri e Troisi, Antonio de Curtis (ovvero Totò), Pino Daniele (al lettore potrà sembrare un'eresia aver osato mettere sullo stesso



livello questi ultimi due grandi artisti; a meno perché li ha uniti la genialità!) e chissà quanti altri ancora ho inconsapevolmente trascurato...

Anche da un punto di vista enologico la Campania ha tutti i numeri per ben figurare e non solo a livello nazionale. La prima traccia di viticoltura in questi territori risale all'VIII secolo a.C., per mano dei Greci che, una volta insediati, introdussero molte varietà di vitigni tra le quali l'aglianico (ai giorni nostri il più diffuso). Questa loro cultura si sarebbe in seguito esaltata durante l'epoca romana. Di vino campano se ne parla nell'XI secolo grazie al "bottigliere" di Papa Paolo III, tale Santo Laucerio, che tesse le lodi del Greco di Somma, del Coda di Volpe di Noli ed altri. Il secolo XIX fu un disastro: la fillossera che un po' in tutta Europa distrusse la stragrande maggioranza dei vigneti indusse tanti coltivatori ad orientarsi verso una trasformazione agricola che in Campania si tradusse nella diffusione del tabacco, facendola balzare ai primi posti della produzione nazionale. E non basta perché alcuni viticoltori decisero di "dimenticare" i vitigni autoctoni per dedicarsi a quelli con resa produttiva elevata, i cosiddetti "internazionali" (merlot, chardonnay e cabernet franc). Dalla metà degli anni '80 torna però prepotente anche in Campania il concetto di *terroir* e vengono di conseguenza recuperati e coltivati tutti quei vitigni locali che citerò tra breve.

La particolare conformazione del suolo campano, che comunque risente del benefico effetto delle eruzioni del Vesuvio (in prossimità della costa soprattutto terreni di natura magmatica, scuri e friabili, mentre sulla dorsale appenninica, in particolar modo nelle province di Avellino e

Caserta, prevale il calcare e le argille) le cui ceneri sono ricche di sostanze minerali, si ritiene sia alla base della notevole varietà ampelografica. Più di cento vitigni autoctoni, soprattutto a bacca bianca, che oggi caratterizzano una produzione enologica ovviamente molto diversificata. Tra i vitigni a bacca nera, come detto in precedenza, la parte del leone la fa l'aglianico che rappresenta circa il 30% dell'intero prodotto regionale. Sono queste le uve che, vinificate in "purezza" (senza cioè l'aggiunta di altri tipi di uve aggiunte nel mosto), danno corpo sia al *Taurasi* sia all'*Aglianico del Taburno* (le due DOCG dei rossi). Sempre a bacca nera seguono il piedirosso, il pallagrello nero ed il tintore che si pongono soprattutto in veste di "complementari" dell'aglianico (il tintore, in particolare e come si può intuire, viene aggiunto per conferire un colore più intenso al vino).

Tra i vitigni a bacca bianca, numerosissimi come detto in precedenza, spiccano la falanghina (dei Campi Flegrei, di pronta beva e del Sannio, più strutturato/evoluto), il fiano ed il greco; questi ultimi due danno corpo, rispettivamente, al *Fiano di Avellino* ed al *Greco di Tufo* che rappresentano le due DOCG dei vini bianchi di Campania. A seguire il coda di volpe (già noto nell'antichità come detto in precedenza) che nella provincia di Benevento si esalta e spesso utilizzato in uvaggio con la falanghina, l'asprinio che, come dice il nome, presenta caratteristiche di elevata acidità e che quindi bene si presta al processo di spumantizzazione ed il pallagrello bianco.

Dal momento che l'invasione dei "solini blu" avverrà a Salerno reputo opportuno fornire qualche dettaglio sui vini prodotti



Ai piedi del Taburno, secolari vigneti di aglianico innevati

in questa particolare area. Salerno è il baricentro di due estese zone di produzione di vini bianchi: la penisola sorrentina e quella cilentana. Per quanto concerne la prima, caratterizzata dai vigneti terrazzati su rocce pronunciate, troviamo la papella, il fenile il ripoli e la biancazita: un microecosistema unico nel suo genere che dà vini di straordinaria eleganza. Nel cilentano, invece, oltre agli immortali aglianico e fiano, abbondano merlot, cabernet sauvignon, barbera, sangiovese, trebbiano e primitivo.

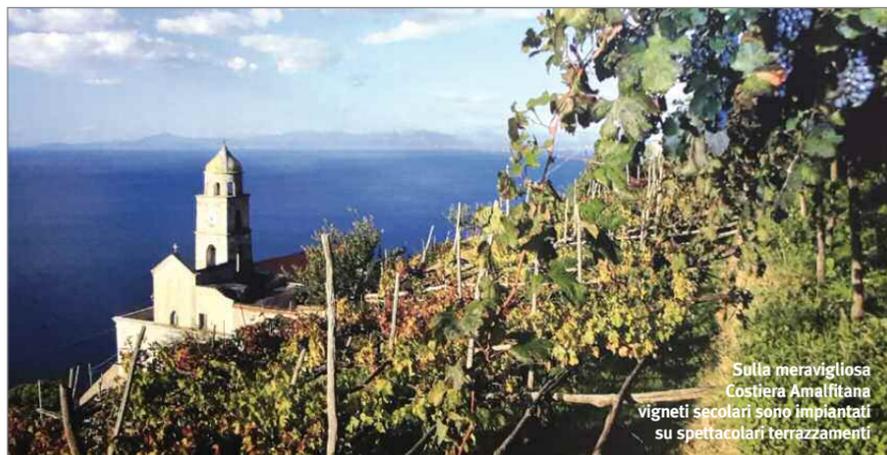
Ma consentitemi di tornare alle eccellenze dei rossi campani. Non c'è dubbio che



Barbera e Barolo, delle langhe piemontesi e di alto lignaggio (insieme al Chianti Classico ed al Brunello di Montalcino della Toscana Centrale, aggiungo io) siano quelli maggiormente diffusi e quindi conosciuti anche oltre i confini nazionali. Ma il *Taurasi* (originario dell'Irpinia) non è assolutamente da meno! Ad asserirlo fu, nel lontano 1932, l'onorevole Arturo Marscalchi: un emiliano dal carattere burbero e rigoroso che spese la propria vita divertendosi e come enologo e come agronomo, giustamente citato tra i padri fondatori della moderna enologia del nostro Paese.

Il Decreto Ministeriale del Marzo '93 ha sancito a questo vino il rango di DOCG; il *Taurasi* è stato quindi il primo vino dell'Italia meridionale a fregiarsi della qualifica più alta prevista per i disciplinari di produzione d'Italia. Ed il fatto poi che dal luglio 2003 la DOCG sia stata anche attribuita ai conterranei *Fiano di Avellino* e *Greco di Tufo* la dice tutta in merito all'importanza dell'Irpinia sotto il profilo vitivinicolo.

Il nome *Taurasi* deriva dalla cittadina dai Romani chiamata *Taurasia*. Nel 42 a.C. l'ager *Taurasinus* (oggi i Campi Taurasini) venne assegnato, quale segno di riconoscenza, a quei soldati romani che avevano combattuto la battaglia di Filippi, in Macedonia, e che proprio da quei luoghi avevano importato e successivamente impiantato e coltivato il vitigno tipico. Tito Livio, nel suo *Ab urbe condita* cita "Taurasia dalla vigna opima" quale zona di produzione di vino eccellente. Oggi la zona di produzione del *Taurasi* si estende su 17 comuni lungo il sistema idrografico del fiume Calore che ha origine dal monte



Sulla meravigliosa Costiera Amalfitana vigneti secolari sono impiantati su spettacolari terrazzamenti

Accellica - situato a cavallo tra le province di Avellino e Salerno-, il cui corso attraversa il territorio irpino per circa 40 Km. prima di entrare nel beneventano. Da oltre due secoli la storia del *Taurasi* si intreccia con i Mastroberardino: nel catasto borbonico di metà del settecento relativo alla cittadina di Atripalda, che accoglie la famiglia, vi è testimonianza del loro impegno nella produzione di questo nettare. Da allora sono dieci le generazioni dei Mastroberardino che si sono succedute in questa particolare arte. Angelo Mastroberardino, il fondatore della denominazione, nel 1878 effettuò la prima iscrizione dell'attività di famiglia negli elenchi della Camera del Commercio di Avellino; grazie al figlio Michele, invece, è avvenuto il progressivo inserimento del *Taurasi* nel mercato delle due Americhe. Oggi il timone dell'azienda è affidata a Piero: figura di spessore, infaticabile ed autorevole conoscitore dei vini italiani.

Sotto la sua sapiente spinta il connubio *Taurasi/Mastroberardino* rappresenta di certo una solida eccellenza della Campania nel settore enologico con circa due milioni di bottiglie che ogni anno escono come folletti dall'antica cantina di Atripalda per essere vendute e soprattutto per la gioia del palato degli estimatori. E dopo tante lodi quanti bei bigliettoni verdi (da 100 €, per capirci) ci vorranno mai per "accedere" ad una bottiglia di buon *Taurasi*? La "Guida ai vini AIS" *Vitae* dello scorso anno, alla pagina dedicata al produttore Mastroberardino, cita tre di queste bottiglie: il "Radici" Riserva (vendemmia 2009) a 28 €, il "Radici" del 2012, a 23 € ed il "Naturalis Historia", anche questo del 2009 a 31 €. Prezzi più che abbordabili, a mio giudizio, per un rosso "di sostanza" che con secondi a base di carne (per esempio la tagliata di manzo al mirtillo) per gli ultimi due ovvero con uova al tegamino con crema di taleggio



La cantina della ditta I BORBONI con botti di Aglianico del 1998

e tartufo bianco per il Riserva, in bocca esalta l'abbinamento. E degli altri importanti vini campani cosa riporta la guida? Tanto. Tanto è vero che potrei annoiare il lettore...

Nel salernitano, a Furore, troviamo Marisa Cuomo, produttrice insieme ad Andrea Ferraioli, che si fa notare con il suo "Costa d'Amalfi" bianco DOC 2015 (uvaggio di falangina 60% e biancollella 40%) a 14,56 €. Perfetto l'abbinamento con un piatto di crudo di gamberi e tonno. A Lapio (AV), in contrada Arianello, "Colli di Lapio" produce dell'ottimo Fiano di Avellino, bianco DOCG 2015, venduto a 13 € a bottiglia che si sposa alla perfezione con un primo di linguine al nero di seppia e menta. A Torrecuso (BN), la famiglia Rillo porta avanti dal 1980 l'azienda denominata "Fontanevecchia" la cui produzione di punta (solo 5.700 bottiglie) è rappresentata dall'Aglianico del Taburno "Vigna Cataratte" 2009 (rosso DOC, aglianico in purezza) a 18 €, da abbinare ad un formaggio particolare quale il caciocavallo di Castelfranco stagionato. Sul versante Sud del Vesuvio c'è il Comune di Terzigno (NA) dove "Villa Dora", di proprietà di Giovanna Ambrosio, produce il "Lacrima Christi del Vesuvio bianco vigna del Vulcano" (DOC, "Coda di volpe" in purezza); la vendemmia 2014 è offerta a 16 €. Ottimo l'abbinamento con un primo piatto ai frutti di mare.

Per quanto concerne i vitigni campani meno noti il produttore Nanni Copè, la cui azienda si trova a Vitulazio (CE), propone il "Sabbia di sopra il bosco", vendemmia 2014, a 25 €. Un blend rosso IGT (Identificazione Geografica Tipica), che nulla ha da invidiare ai "cugini" muniti di DOCG, in cui il pallagrello nero è presente al 90% ed

il rimanente 10 ripartito equamente tra aglianico e Casavecchia. L'abbinamento ottimale è con i panciotti di mozzarella di bufala con melanzane e pomodorini. In chiusura vorrei provare a sfatare un mito: la classica pizza napoletana (mozzarella o mozzarella di bufala, pomodoro pachino, olio e.v.o., formaggio grattugiato e basilico fresco aggiunto a cottura ultimata), che dal 5 febbraio 2010 è ufficialmente riconosciuta come Specialità Tradizionale Garantita (STG) dell'Unione europea. Normalmente la accompagnamo con un bel boccale di birra molto freddo. Corretto? Sì. E se invece proponessi uno spumante a base di *asprinio*, altro vitigno autoctono della Campania, prodotto per esempio a Lusciano (CE) da "I Borboni" e venduto a 10 €? Non è una idea peregrina perché la "bollicina", come si dice in gergo, è effervescente (contiene anidride carbonica), e dotata di acidità e sapidità. Tutte caratteristiche del vino spumante che, come direbbe il grande maestro e Sommelier (con la S maiuscola) AIS Luca Radicchi, si mettono a braccetto ed insieme vanno a combattere la grassezza della mozzarella e la tendenza dolce della pasta della pizza, infine creando nel palato una sensazione piacevole che rasenta l'armonia ed appaga i sensi. Provare per credere!

Sul sito degli aforismi, tra i tanti, ho trovato questo. Mi è piaciuto perché in breve spiega tutto sul vino. Lo dedico a coloro che, se sono arrivati sin qui, si sono purtroppo annoiati:

*Il vino ha una pastosa pienezza ch'empie palato e anima di sapore.*

Antonio Fogazzaro (1842 – 1911)

## Curiosità

Questa è la lista di dei primati del Regno delle Due Sicilie

- **1231** La Scuola Medica Salernitana, prima università di medicina in Occidente
- **1000** (circa) Trotula de Ruggiero, prima donna medico della storia
- **1300-1400** Nascita delle prime banche
- **1522** L'ospedale degli Incurabili, primo ospedale moderno al mondo
- **1737** Costruzione San Carlo di Napoli, il più antico teatro d'Opera al mondo ancora operante
- **1751** Primo esempio di Welfare State, il Real Albergo dei Poveri
- **1754** Prima cattedra di Economia al mondo
- **1762** Cimitero delle 366 fosse. Primo cimitero per i poveri
- **1770-1771** Reali ferriere ed Officine di Mongiana
- **1781** Primo Codice Marittimo al mondo, il Codice De Jorio
- **1783** Prima fabbrica di navi in Italia, Cantiere di Castellammare di Stabia
- **1783** Primo regolamento antisismico d'Europa
- **1801** Il primo Museo mineralogico d'Italia
- **1813** Il primo ospedale psichiatrico d'Italia
- **1818** Primo piroscalo del Mediterraneo, il "Ferdinando I"
- **1819** Primo osservatorio astronomico italiano a Capodimonte
- **1832** Primo ponte sospeso, il ponte sul Garigliano
- **1839** Prima ferrovia d'Italia, la Napoli-Portici
- **1839** Prima illuminazione a gas in una città italiana, terza dopo Parigi e Londra
- **1840** Prima fabbrica di locomotive d'Italia, Pietrarsa
- **1841** Primo centro vulcanologico del mondo
- **1851** Prima lavatrice
- **1853** Prima nave a vapore d'Italia, la "Sicilia"
- **1860** Napoli. Prima città d'Italia per numero di Teatri
- **1872** Napoli. Stazione Zoologica Dohrn, l'acquario più antico d'Europa
- **1888** L'Orientale fu la prima università di lingue in Europa
- **1892** Il Mattino e il primato di Napoli anche nel giornalismo

<http://www.vesuviolive.it/cultura-napoletana/storia/7368-tutti-i-primati-napoli-regno-delle-sicilie/>





## Consegna della bandiera di combattimento a nave *Luigi Rizzo*

**Capitano di Vascello (CP) Luciano Grazioli**  
Presidente del Gruppo di Messina

**L**unedì 8 ottobre, in una giornata di caldo sole estivo, si è svolta a Milazzo la cerimonia di consegna della bandiera di combattimento e del cofano contenitore alla fregata *Luigi Rizzo* (F 595), seconda del nome. Nello stesso porto, nell'ormai lontano 1 aprile 1962, vennero donati al primo *Rizzo* (F 596) bandiera e cofano dal Gruppo di Messina. Caratteristiche della "nuova" nave, sesta unità della classe "Bergamini" e seconda in configurazione multiruolo, sono: displacemento 5.950 t. in carico normale, mt. 142x19,4x6 le dimensioni, apparato motore di tipo CODLAG basato su turbina a gas,



motori Diesel ed elettrici su due eliche a passo variabile per una velocità massima di 28 nodi, armata con missili e cannoni di tipo avanzatissimo. Giunta a Milazzo nella mattinata del 4, la cerimonia vera e propria si è svolta il giorno 8 ottobre sulla banchina XX Luglio del porto alla quale si era ormeggiata Nave *Comandante Bettica*, alla presenza di un folto pubblico e di scolaresche. Il Governo è stato rappresentato dal Sottosegretario di stato alla difesa, on. Raffaele Volpi. Il Parlamento dal capogruppo

del movimento 5 stelle alla Camera Francesco d'Uva e dall'on. Ella Bucalo di Fratelli d'Italia. A fianco del Prefetto della Provincia di Messina, l'Arcivescovo ed Archimandrita della Diocesi, il Sindaco di Milazzo, avv. Giovanni Formica, con vari componenti l'Amministrazione locale e Sindaci dei comuni vicini. Fra le Autorità militari presenti, il C.S.M. della Marina, il Comandante della Squadra Navale, il Comandante del COMSU-



della Marina ha ribadito il forte legame fra la Sicilia in genere e Milazzo in particolare. Ha ringraziato gli intervenuti, dedicando un particolare ringraziamento all'ANMI. Dopo le allocuzioni si è proceduto alla consegna di onorificenze al Merito di Marina ad elementi delle Capitanerie di Porto distintisi in un salvataggio ed è stata consegnata la targa del premio "Icaro" al COMSUBIN per la sua meritoria attività. Il Primo Cappellano militare Capo don Andrea di Paola ha quindi officiato la benedizione, dopo di che è avvenuta la formale consegna da parte del Presidente del



BIN, l'A.D. De Felice Comandante di Marina Sicilia, il Generale comandante la Brigata Meccanizzata Aosta, l'A.I. Martello in rappresentanza del Comandante Generale delle CC.PP.-G.C., i Direttori Marittimi della Sicilia CC.AA. Gravante e Martinez, il Comandante del Porto C.F. (CP) Terranova.

L'ANMI è stata presente con il C.N. Comandante Mario Dolci, in rappresentanza del Presidente Nazionale, dai Delegati Regionali della Sicilia CC.AA. Tedone e Zaccaria e con numerosi Soci appartenenti ai Gruppi di Messina, Acireale, Siracusa, Carini, Catania Fiumefreddo, Palermo, Paternò, Ragusa, Taormina, Pozzallo, S. Cataldo, Scicli, con relativi vessilli. Presente, con relativo vessillo, anche il Presidente del Gruppo di Spoleto con la gentile Consorte. Il medagliere della M.M. è stato orgogliosamente portato dal Presidente del Gruppo di Fiumefreddo, Sercia.



Una emozionatissima baronessa Guglielmina Rizzo Bonaccorsi, novantaquattrenne, figlia dell'Eroe, ha dato l'avvio alla cerimonia con toccanti parole di ringraziamento verso la M.M. ed i suoi concittadini. A sua volta, il Sottosegretario Volpi ha affermato, tra l'altro, che "oggi Milazzo è l'Italia e l'Italia è tutta a Milazzo", "oggi essere eroe significa osare, fare le cose senza avere paura... essere eroi come lo è stato Luigi Rizzo". Il Capo di Stato Maggiore

Gruppo di Messina al Comandante della Nave. C.F. Vincenzo Pullez, del cofano e, immediatamente dopo, della bandiera stessa da parte del Sindaco di Milazzo. La bandiera, affidata al più giovane ufficiale di S.M. del *Rizzo*, è stata portata a bordo ed alzata a riva, fra le rituali salve di saluto. La cerimonia si è conclusa nel quadrato ufficiali di Nave *Rizzo* con la firma del verbale di consegna.



## Campo velico della Confederazione Marittima Internazionale al "Morosini" di Venezia CMI 2018

Federico Campazzo - Socio di Acqui Terme

Come da tre anni a questa parte, ho avuto la possibilità di partecipare al campo vela CMI (Confederazione Marittima Internazionale) organizzato dall'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Quest'anno però, grazie all'ammiraglio Messina, in qualità di *team leader* di 3 ragazze e 6 ragazzi italiani (Aurora Desimone, Nicole Dell'orti, Marco Aprile, Valentina Masullo, Alessandro Massari, Alessandro Silvestro, Gabriel Giansanti, Giacomo Forlani, Davide Dall'ara) e insieme ai gruppi di ragazzi e ragazze provenienti da Francia, Germania, Austria, Bulgaria e Belgio la Marina Militare ci ha ospitato presso la prestigiosa Scuola navale militare *Francesco Morosini* di Venezia.

Tutti i partecipanti hanno avuto la possibilità, oltre a migliorare la propria conoscenza velica attraverso attività giornaliere presso lo stabilimento elioterapico della Marina ubicato al lido di Venezia, di imparare i rudimenti della nobile arte della "voga alla veneta" insegnataci dal Signor Lino Farnea, gondoliere di professione fino a qualche anno fa. Insieme alla sua simpaticissima consorte, di origine americana, ci hanno spiegato, in italiano ed inglese, tutti i trucchi del mestiere. Durante i 10 giorni in cui siamo stati al *Morosini* (dal 24 luglio al 2 agosto) i ragazzi stranieri e non, durante la libera uscita serale, hanno potuto scoprire la "serenissima": un tempo la più importante delle 4 repubbliche marinare, visitando inoltre il museo navale e palazzo ducale. Rispetto agli altri campi a cui ho partecipato (Croazia 2015 e Bulgaria 2017) ho avuto modo di riscontrare da parte degli organizzatori un maggior livello di attenzione e professionalità focalizzato cioè più alla vela e meno allo svago. Un esempio: ad ognuno dei partecipanti è stato donato un kit di abbigliamento sportivo (T-Shirt per le attività veliche, magliette tipo Polo per la "franchigia", pantaloncini, tuta, scarpe e berretto) ed uno spaziosissimo zaino.

Se è vero che uno degli obiettivi principali di questo evento era quello di stimolare nei ragazzi e ragazze partecipanti lo spirito di amicizia e di fratellanza in un'ottica internazionale, ebbene ne ho avuto la piena conferma soprattutto durante l'"Admiral day" come i vertici della varie Associazioni della CMI, presenti a Venezia per incontrare i propri giovani che hanno partecipato al campo vela, hanno potuto constatare nel corso della premiazione di chiusura dell'evento presso il Circolo Ufficiali di Marina.

Essendo stata una memorabile esperienza tengo a ringraziare particolarmente: la Presidenza dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, che oltre ad avermi attribuito il ruolo di *team leader* italiano mi ha dato l'incarico di redigere l'articolo, gli istruttori e ufficiali del *Morosini* per la loro disponibilità e i ragazzi per la loro preziosa compagnia. Consiglio questa meravigliosa esperienza a tutti gli adolescenti perché possano provare a vivere in comunità e apprezzare questo bellissimo dono: il mare!



## Una spensierata avventura disciplinata

Nicole Dell'Orti e Valentina Masullo  
Socie del Gruppo di Milano

Sono seduta sui gradini esterni della Stazione Santa Lucia a Venezia ed osservo il brulicare, l'andirivieni delle persone e dei vaporetti. È il 24 luglio, ho il sole in viso e fa molto caldo. Ho viaggiato in treno da sola, da Busto Arsizio, dove abito, alla stazione di Milano Centrale dove ho incontrato Federico (il nostro *tutor*), Giacomo e Davide. Sono tre ragazzi piemontesi che, come me, sono diretti a Venezia per il campo velico.

In breve siamo entrati in confidenza e ci siamo ritrovati a scherzare per scacciare quel senso di ansia che un poco ci attanagliava. Siamo giunti a Venezia senza avere il tempo di annoiarci. Ora sto aspettando di imbarcarmi con loro sul vaporetto per l'Isola di Sant'Elena dove mi attende anche Valentina (che, proveniente da Roma, dovrebbe essere già giunta là) ed inizio a ripensare a come tutto sia cominciato.

In un giorno di aprile, accompagnando (un po' sbuffando, non lo nego) mio padre presso la sede ANMI di Milano (mi dicevo tra me e me: che ci vado a fare in un posto così?), mi cade l'occhio sulla locandina affissa [nota 1] in cui si annunciava che presto si sarebbero aperte le iscrizioni per il "campo velico" della CMI (le Associazioni dei Marinai in ambito europeo): e che quello di quest'anno si sarebbe tenuto in Italia, presso la prestigiosa Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia [nota 2]. Premetto che non ero appassionata di vela, però, del *Morosini* (il "liceo della Marina"! ) ne avevo già sentito un gran parlare; l'idea, poi, che la "CMI" potesse rappresentare anche un'occasione per mettere alla prova il mio inglese, mi prese immediatamente. Chiesi, allora, subito informazioni al Segretario che mi dirottò sul Presidente del Gruppo.

Dopo essere riuscita a parlare con lui - basta! - avevo preso la decisione: nel momento in cui fosse uscito il bando, sarei subito corsa ad iscrivermi (naturalmente coinvolgendo i miei genitori nelle varie formalità).

Così feci e la mia velocità venne premiata: con mia grande sorpresa, ricevetti proprio dal Presidente la comunicazione che ero stata presa! Ed anche che non sarei stata da sola: a rappresentare il



[nota 1] (n.d.r.) ah, l'importanza di portare figli e nipoti nelle nostre sedi ANMI!

[nota 2] (n.d.r.) Il *Collegio Navale Francesco Morosini*, fondato nel 1961, dal 1998 è ufficialmente divenuto "Scuola Navale Militare Francesco Morosini" e gli allievi acquisiscono lo status di "militari": sono, quindi, tenuti a fare il prescritto giuramento ed ad indossare le stellette. In occasione del 40ennale della Scuola, il Giuramento è stato solenne e tenuto in Piazza San Marco alla presenza dell'allora Capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi. Però, più che "Scuola Militare", per tutti il *Morosini* è ancora oggi il... *Morosini*!



Gruppo di Milano ci sarebbe stata, infatti, anche un'altra ragazza, Valentina, appunto! Lei di 16 anni, io di 15.

Il Presidente ci aveva avvisate: ci saremmo trovate a vivere una vacanza particolare, una "spensierata vacanza disciplinata". *Spensierata* perché senza preoccupazioni ed in un "contesto internazionale"; *disciplinata* perché ci saremmo trovate pur sempre in un ambiente militare, cui Valentina (il suo papà è un Maresciallo dei Carabinieri) poteva forse essere abituata ma magari non lo ero io. Ma la cosa, di certo, non mi spaventava, anzi...

Ecco: sta arrivando il vaporetto! Vabbé, ormai ci siamo! Mi tocca riemergere dai miei pensieri!

Allo sbarco a Sant'Elena mi appare subito Valentina. Per 10 giorni, sino al 3 agosto saremo inseparabili! Ci troviamo immerse fra i ragazzi e ragazze partecipanti: siamo in 30, metà maschi e metà femmine, e proveniamo da Austria, Belgio, Bulgaria, Francia, Germania e Italia.

Ci vengono incontro gli istruttori con a capo proprio Federico (in inglese "Team Leader") e, con loro, dopo aver fatto l'appello in inglese, superando il ponticello pedonale, giungiamo al Corpo di Guardia: sotto l'occhio vigile di "Camillo", il *leone alato* simbolo del Morosini, ne oltrepassiamo il *cancello verde* d'ingresso.

A luglio la Scuola Navale Militare è priva di buona parte degli allievi: percorriamo, quindi, il "vialetto dei pitosfori" silenzioso e ci viene mostrato il piazzale dove ogni giorno, durante l'anno scolastico, viene tenuta l'*assemblea (adunata) generale* degli allievi e dove campeggia la grande scritta "Patria ed Onore". Si capisce subito che il *Morosini* è una "vita fatta di regole e di disciplina". Si passa subito alla distribuzione vestiario e tutti ci precipitiamo ad indossare le bellissime divise; poi, sempre in inglese, ci vengono, da un lato, sommariamente presentate le attività a cui avremmo partecipato nei giorni seguenti; dall'altro, spiegate le regole cui saremmo stati tutti sottoposti (comunque ben poche rispetto a quelle giornalieri degli allievi): avremmo dormito nelle camere degli allievi del "Morosini", in 3 o 4 per camera, solo con ragazzi o ragazze di nazionalità diversa dalla propria (usare l'inglese sarebbe stato quindi indispensabile).

Subito alla prima mattina, shock: benché la sveglia non sia alle 06.40 come per gli allievi bensì alle 07.30, comunque, ci vengono concessi solo 5 minuti per alzarci, fare il "cubo" al letto, lavarci, rifare il letto e poi vestirci. Segue una veloce colazione, uno spedito ripassaggio nelle camere, e, poi, tutti fuori, in sezione, per

l'imbarco sul battello per l'Isola del Lido. Al Lido, dopo una spiegazione teorica e tecnica sempre **rigorosamente in inglese**, procediamo ad armare le barche a vela ed, infine, la parte più attesa: l'uscita in mare.

Di solito facevamo percorsi o, vento permettendo, gare e devo ammettere che, nonostante fosse la prima volta che provavo a timonare una barca a vela o a tirare il fiocco della vela, me la sono cavata abbastanza bene. Dopo una pausa di un paio d'ore per il pranzo, si tornava subito sulla spiaggia e di nuovo in mare fino alle 17 circa.

Nei momenti di franchigia, con Valentina e tutti gli altri ragazzi e ragazze del campo velico, ci siamo godute Venezia, le sue calli, i suoi ponti, i suoi ritmi, la sua vita.

Alla spensieratezza ed al divertimento, però, sempre fa il paio la disciplina (*spensierata vacanza disciplinata*) e, sebbene tutto il Gruppo venga quasi subito esonerato dalle dure incombenze mattinali *morosiniane* (su tutte: fare il "cubo"), inaspettatamente tutti i ragazzi austriaci (tranne il loro *caposquadra* ed una ragazza) mollano il colpo e "sbarcano": lasciano il *Morosini* e tornano a casa! Noooo...

Con il Gruppo, a quel punto, "ridotto", sabato 28 luglio visitiamo sia il Museo Navale di Venezia sia il Palazzo Ducale, che non conoscevo e la cui visita è stata per tutti molto interessante. La domenica, invece, facciamo l'esperienza di provare la *Voga alla veneziana*. Devo ammettere che quando si vedono i gondolieri sembrerebbe che condurre quelle barche sia semplice, ma posso assicurare che non lo è per niente: qualcuno alle prime armi è pure finito in acqua!

L'arrivo dell'ultimo giorno è dispiaciuto molto a tutti ma a Valentina e me in special modo: durante il "campo" abbiamo stretto molte amicizie ma, soprattutto, è stata un'esperienza che ci ha fatto crescere.

Il tutto è stato decisamente impegnativo: non è stata – diciamo – una... **vacanza!** Quindi, con il ricordo nel cuore, dovrei forse "correggere" le parole del Presidente: più che di una *vacanza*, infatti, si trattava di un'**avventura!** Sì... una *spensierata avventura disciplinata!*

**Raccolta della testimonianza e rielaborazione del testo:**  
Alfredo Gentilini – ANMI Milano

## Io e il Presidente

### Un aneddoto sul Presidente Francesco Cossiga nel centenario dalla nascita

**Mario D'Errico**  
Presidente del Gruppo di Roma

**C**irca quaranta anni addietro, come Ufficiale del Genio Navale specializzato in Energia Nucleare, con il grado di Capitano di Fregata (Tenete Colonnello, per le altre Forze Armate), ero responsabile di un Ufficio dello Stato Maggiore della Marina che si occupava, appunto, di "Difesa NBC" (Nucleare, Batteriologica e Chimica).

Una mattina entrò nel mio ufficio l'AdB (Aiutante di Bandiera) del Capo di Stato Maggiore della Marina e senza mezzi termini mi disse: il Capo la vuole subito. Superato lo stupore (quando si dice il "Capo" allo S.M.M. si intende il Capo di Stato Maggiore, cioè il vertice della Forza Armata e, di conseguenza, fra il Capo e me c'era una scala gerarchica non indifferente) accennai all'obbligo di informare almeno il mio superiore diretto. Niente da fare: il Capo la vuole subito.

Vado nell'ufficio del Capo e mi sento dire: la stanno aspettando al Gabinetto del Ministro, in Via XX Settembre. Riferisca solo a me personalmente.

L'AdB mi prende sotto braccio e mi porta nel cortile d'onore di Palazzo Marina, dove una Alfa Romeo di servizio mi sta aspettando, con un carabiniere-motociclista di scorta. Voliamo da Lungotevere a Via XX Settembre, entriamo nell'androne, dove un addetto mi prende a sua volta in consegna e mi porta nell'ufficio del Capo di Gabinetto, un Generale a tre stelle dell'Esercito; il quale, a sua volta, mi dice che mi stanno aspettando al Ministero dell'Interno, perché siamo stati informati che un satellite artificiale di una nazione al di fuori della NATO (leggi: russo) è uscito di controllo, si sta avvicinando alla terra per schiantarsi con ogni probabilità nella fascia temperata settentrionale del

pianeta Terra e reca a bordo un piccolo reattore nucleare. È stato quindi costituito un team di emergenza sotto il coordinamento del Ministro dell'Interno (all'epoca, appunto, Francesco Cossiga).

Cerco di avere qualche chiarimento, ma tutto quello che mi risponde è che:

- nel team rappresento le Forze Armate, dalle quali ci si aspetta un contributo anche tecnico ma soprattutto di immediato impiego sul campo di ingenti risorse logistiche per la eventuale ricerca dei relitti, la evacuazione delle popolazioni coinvolte ed il controllo del territorio sotto l'aspetto della decontaminazione;
- è necessario agire in fretta;
- devo riferire solo a lui.



Vengo nuovamente caricato sull'Alfa ed in brevissimo tempo accompagnato al Viminale, lato "Presidenza", denominazione di un ingresso laterale che riporta ai tempi di quando al Viminale convivevano Ministero dell'Interno e Presidenza del Consiglio dei Ministri, oggi ospitata a Palazzo Chigi, lasciato libero dal Ministero degli Affari Esteri, trasferito nella attuale sede della Farnesina.

Neppure il tempo di rendermi conto di dove fossi finito, che vengo introdotto in un ufficio arredato con un salotto Luigi XVI° originale ed una sontuosa scrivania alla quale era seduto niente po' po' di meno che il Ministro Cossiga in persona.

Mi presento e, sopraffatto dall'emozione, lo apostrofo "Ammiraglio". Mi risponde che ha fatto solo il servizio militare di leva ed ha raggiunto un grado molto inferiore al mio. Celiando su questa circostanza, si procede con le presentazioni: il Capo della Polizia; il Direttore della DISP (Divisione Sicurezza e Protezione del CNEN, ora ENEA); i Capi di Stato Maggiore dei Carabinieri e della

Guardia di Finanza... insomma il gotha nazionale nel campo della sicurezza.

Il mio compito sarebbe stato, in caso di caduta del satellite sul territorio italiano, quello di far mettere in moto la macchina della collaborazione da parte delle Forze Armate, naturalmente nel più breve tempo possibile.

In attesa che il satellite decidesse dove cadere, la consegna del silenzio più ermetico era scontata, soprattutto data l'incertezza sulla zona effettiva dell'impatto. Incertezza che riguardava anche il quando, in un intorno di circa ventiquattro ore dal momento della riunione. Nell'attesa dell'impatto, nessuno era autorizzato a lasciare il Viminale.

Per me si ponevano tre problemi: sul piano gerarchico, come difendermi dal prevedibile contraccolpo nei confronti del mio diretto superiore, cioè l'Ammiraglio Capo del Reparto dello SMM di cui facevo parte, essendo sparito senza dirgli nulla? Sempre sul piano gerarchico: a quale dei due "tre stelle", ognuno dei quali mi aveva ordinato di riferire "solo a me", dare retta?

Sul piano privato: come avvertire la consorte della situazione e preannunciare il probabile mancato rientro a casa serale?

Il primo problema si risolse per pura fortuna (ma la fortuna non esiste...): il Capo di Stato Maggiore della G.d.F. risultò essere stato compagno di classe del mio superiore diretto in quel di Taranto, ai tempi delle scuole medie. Una sua telefonata all'infuriato Capo Reparto risolse la situazione; sul piano gerarchico, dovetti pregare il Capo di Gabinetto di informare lui il Capo di S.M. della Marina: in fondo il rischio concreto che il satellite cadesse in zona di competenza della Marina era trascurabile, sotto l'aspetto del rischio per la popolazione.

Sul piano privato, ottenni di poter chiamare mia moglie e avvertirla che non sarei rientrato a casa.

Rimaneva il problema di dove trascorrere la notte e come lavarsi la faccia. E qui il Ministro Cossiga tirò fuori il suo senso pratico e la sua classe: mi ospitò semplicemente nel suo studio, lasciandomi dormire sul divano Luigi XVI° ed utilizzare il suo bagno privato, compresi sapone da barba e rasoio.

Il satellite alla fine decise di cadere l'indomani mattina in una zona pressoché deserta del Canada, fra il sollievo generale. Tutti noi del *team* di emergenza potemmo rientrare nei rispettivi uffici e poi a casa.



## Elogio del Supplemento

Enrico Cemuschi - Socio di Pavia

**S**tavamo allestendo, da giovani sposi, la casetta in campagna quando mia moglie posò l'occhio sulla copertina di un'annata di riviste ("Carte, carte, sempre carte, ma che te ne fai?") rimanendo folgorata. "1868?", mi chiese dopo aver letto l'intestazione. "Sì", risposi mentre sollevavo un'altra pesantissima annata della medesima testata. "La *Rivista Marittima* è nata in quell'anno". "Ma vah!". "Sì, e non ha mai cessato le pubblicazioni".

Con quella scusa la neo signora riuscì ad esentarsi dal lavoro mentre io continuavo a riempire l'economica libreria in simil compensato (erano tempi grami e lontani, tipici della vita in due agli inizi) appena montata. Le lasciai da collocare, per ultima, l'annata, chiamiamola così, 1944. Uno smilzo fascicolo fatto di pessima, ma leggibile, carta. Poche notizie, ma tutte corrette, inclusa una descrizione minuta e ancora oggi insuperata delle allora modernissime corvette della classe "Gabbiano", oltre a

una finestra sul mondo che la stampa quotidiana e periodica italiana dell'epoca se la sognava.

"E queste altre cosa sono?", mi chiese, infine, davanti all'ultimo scatolone rimasto. "I supplementi", feci io sbrigativo (si stava avvicinando l'ora di colazione). "Supplementi di che cosa?". "Sempre della *Rivista Marittima*". "Ma no!" - fece lei - "Questi sono colorati mentre gli altri..." e indicò i dorsi bianchi, ordinati e allineati come soldatini dei numeri appena collocati in fila. Non aveva tutti i torti. Erano davvero coloratissimi e di tonalità diverse l'uno dall'altro, ma il formato era lo stesso e la testata pure. I supplementi (non glielo spiegai in quel momento, dovevano ancora mettere la pentola della pasta sul fuoco) erano una sorta di rivista nella rivista.

Nati, un tempo, come Supplementi tecnici, ricchi di formule matematiche e di notizie specialistiche di fisica, chimica, metallurgia, balistica eccetera, si erano evoluti, in sordina e lentissimamente, a partire dal mitico *L'avventura dell'Eritrea* del 1951, passando - infine - a uno stile nettamente più diretto e colloquiale e ad argomenti monotematici.

Per la verità, dopo quel primo tentativo a cura del comandante Marino Iannucci (con la revisione, ma allora la cosa non era nota, del grande storico e giornalista Franco Bandini), i successivi progressi poterono essere contati, nel corso dei successivi trent'anni, sulle dita di una mano, spaziando da *Il Ministero della Marina* dell'ammiraglio Gino Galuppini all'oggi introvabile, ma importante, *La Marina italiana il 10 giugno 1940* (l'ultima copia disponibile, rimasta su uno scaffale dimenticato, me la donò, tanti anni fa, il direttore di queste stesse pagine) del 1980. Il nuovo ciclo partì, infine, trovando equilibrio e forma definitiva, nel 1983 con *Benedetto Brin*, scritto dall'allora comandante Ezio Ferrante. In seguito i supplementi continuarono, a cadenza irregolare e generalmente semestrale, per un decennio prima di esplodere, dal 1994 in poi.

Cosa era successo? Tante cose.

La prima novità fu, naturalmente, editoriale. La direzione, appena succedutasi, della *Rivista Marittima* aveva riscoperto la grande lezione del celebre mensile mondadoriano *Storia Illustrata*, da poco defunto (dopo oltre trent'anni di onorata ed economicamente prospera carriera) grazie alle solite iniziative

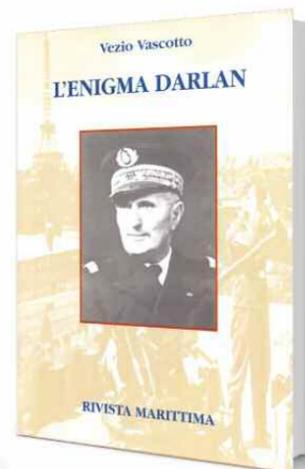
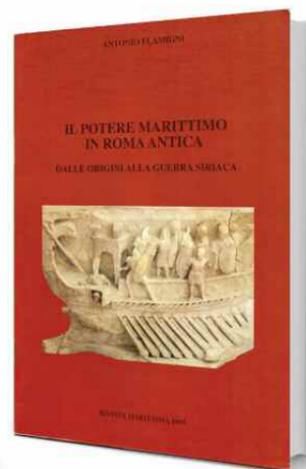
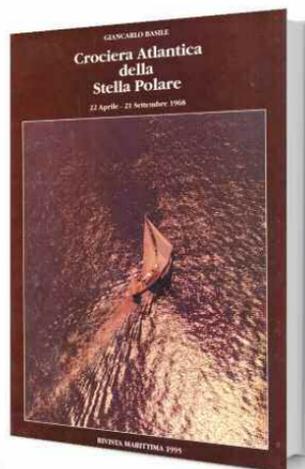
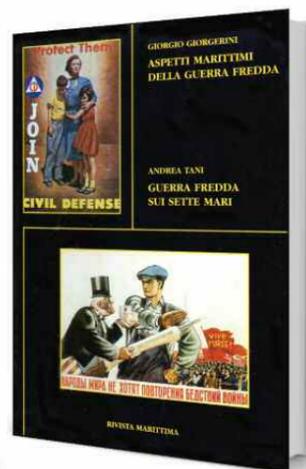
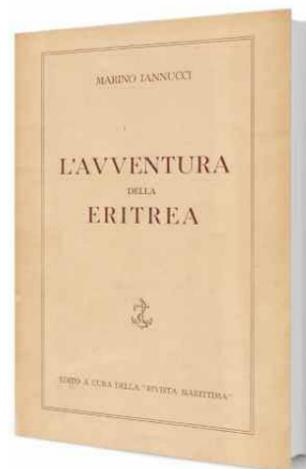
geniali dei manager formati oltre Atlantico: i numeri speciali. Quando erano azzeccati i fascicoli extra in questione erano, in effetti, veri e propri "libri che non esistevano" destinati a fare testo e dottrina per anni, oppure per sempre (penso, a titolo di esempio, a *La guerra chimica* del 1970 e a *Il terrorismo*, del 1977).

I supplementi della *Rivista Marittima* svolsero, da allora e per quasi vent'anni, la medesima funzione prima di essere praticamente soppressi per motivi spietatamente economici. Non perché fossero un ramo secco. Al contrario erano un ramo troppo carico di fiori e di frutti. In tempi di magra fu così necessario tagliarli per salvare la pianta.

Oggi, per fortuna, stanno sbocciando nuovi germogli. Pochi, certo, e non saranno mai quelli della stagione, intensissima e magari folle, dei 10 supplementi all'anno dei primi anni Duemila, ma sono comunque promettenti e permettono alla Marina di tornare ad avere, tramite il mensile dello Stato Maggiore dal 1868 a oggi, quella pausa di riflessione e meditazione su un tema, qualsiasi esso sia, che un articolo non può, tecnicamente, assicurare per questioni, innanzitutto, di spazio.

L'innovazione, così intensa, dei supplementi sempre più frequenti non sarebbe stata tuttavia possibile senza:

- una dedizione totale di pochissime persone (in pratica 4 in tutto con, non ultimo fattore di successo, l'impaginazione fatta in casa), le quali si sobbarcarono quel compito titanico in aggiunta all'ordinaria attività necessaria per far uscire il mensile
- all'inizio senza ricorrere largamente ai computer. So che può sembrare strano, ma fino a quel momento la *Rivista* era andata avanti, in pratica, a macchine da scrivere, coi relativi nastri rossi e neri, la carta carbone e le gomme da cancellare, quelle - per intenderci - rotonde e blu con il buco al centro per lo spago (quelli della mia generazione mi capiranno benissimo). Gli altri, per cortesia, mi credano sulla parola e non facciano come quella tale trentenne rampante che, quando ricordai, davanti a una telecamera, il fatto che una volta la TV era in bianco e nero e a soli due canali, mi redarguì agitando il microfono soggiungendomi di "non spruzzare idiozie".





Parlo per esperienza vissuta e perché, a quel tempo, mandai in crisi l'attuale vice-Direttore di questo bimestrale. L'ammiraglio Vignati, nel suo entusiasmo volto a portare sangue giovane alla *Rivista*, aveva infatti aggiunto al calepino redazionale la seguente frase "Inviatemi i vostri scritti in qualsiasi formato elettronico". L'avevo preso in parola. Mia moglie mi aveva regalato, per il nostro primo Natale insieme, il mio primo computer: un sistema di videoscrittura Olivetti CWP-1. Io scrissi e inviai il dischetto (Internet è arrivato, altra cosa cui tanti, lo so, non crederanno mai, quasi 10 anni dopo). Gianni, tutto Macintosh e poco Windows, andò in crisi nera, ma alla fine riuscì a convertire il mio C 1, come lo chiamavo io, in qualcosa di intellegibile. Poi l'evoluzione e l'omogeneizzazione prevalsero, ma C 1 aveva alcune positive peculiarità che gli altri sistemi non hanno mai eguagliato. Non lo uso da oltre vent'anni, naturalmente. È imbaltato in cantina, ma non l'ho mai buttato via. Cosa volete? Sono un sentimentale. Dopo queste divagazioni, e volendo e dovendo chiudere quest'articolo che è un po' anche una fetta, non piccola, della mia vita, arrivo – finalmente – alla parte più difficile. Non posso fare l'elenco dei supplementi perché non basterebbe, non dico quest'articolo, ma metà del numero di *Marinai d'Italia* che il paziente lettore ha tra le mani. Né vorrei fare torto a nessuno, ma voglio citare alcuni dei supplementi per me più importanti. Intendiamoci, si tratta di un giudizio del tutto personale e non di una classifica. I miei interessi sono di carattere storico, e poiché i supplementi spaziavano dai parchi marini alla biologia senza trascurare il diritto e l'astronomia, è ovvio che ogni lettore poteva trovare - a sorpresa - ciò che più gli interessava. A ognuno il suo, pertanto, e, di conseguenza, ecco i miei magnifici 10:

- *Guerra Fredda sui sette mari* del comandante Andrea Tani (luglio 2001), un saggio insostituibile e scanzonato che, fino ad oggi, non è stato non dico superato, ma neppure eguagliato (e che è, peraltro, ancora più godibile nella stampata originaria che custodisco gelosamente al riparo da sguardi indiscreti).
- *Crociera Atlantica della Stella Polare* dell'ammiraglio Giancarlo Basile (agosto-settembre 1995): un pezzo di letteratura.

- *Una giornata da non dimenticare*, (Gennaio 2004), opera collettiva voluta dall'allora Direttore della *Rivista*, l'ammiraglio Sirio Pianigiani. Contiene testimonianze e informazioni decisive e rivelatrici sui fatti dell'8 settembre 1943 mai pubblicate prima (e neppure dopo).
- *Il Potere Marittimo in Roma antica* (novembre 1995) dell'ammiraglio Antonio Flamigni. Opera incompiuta - sono appena 39 pagine - scritte letteralmente sul letto di morte. L'ultimo foglio del testo originario, vergato a mano, reca il segno della penna che scivolò per l'ultima volta fino a cadere. Insegna a ragionare in una maniera lucidissima e valida per qualsiasi disciplina, facendo capire che c'è sempre un "prima" da valutare, analizzare e riscoprire per evitare di trovarsi nei guai "dopo".
- *Una flotta in fumo* (gennaio 1999) di Antonio Formicola e Claudio Romano, coppia di autori inossidabile soprannominata "Il gatto e la volpe" e specializzatissima in argomenti napoletani. Non si può scrivere, decentemente, da allora, di Nelson e della Repubblica Partenopea senza averlo letto. Eppure non viene citato nelle opere successive a quella data. Peggio per chi li trascura e bene per noi che li conosciamo.
- *L'enigma Darlan* (febbraio 2002) dell'ammiraglio Vezio Vascotto. Stampato da cani (troppo chiaro; non tutte le ciambelle riescono col buco), ma con un paio di nozioni emerse dallo Château de Vincennes, sede degli Archivi militari di Francia e terreno di caccia favorito di quell'ammiraglio triestino, che ribaltano tutto quello che era stato scritto fino a quel momento sulla stagione di Vichy. Naturalmente valgono per questo saggio le medesime considerazioni formulate per il testo appena precedente. In pratica tutta la storia dei supplementi è riassumibile nel motto orgoglioso "Molto per pochi".
- *Navi scolpite sulle Alpi* (novembre 2001) del dottor Carlo Gavazzi, del professor Fabio Gaggia e dell'ingegner Pierangelo Manuele. Un testo che ispira il senso, apprezzabile così raramente, del non (ho detto non) scorrere dei millenni per chi sa osservare e dedurre. In pratica Sherlock Holmes.

(N.d.R. questo supplemento è emblematico di un certo tipo di cultura: gli autori non sono del mestiere essendo rispettivamente un dentista, un professore di lettere e un ingegnere esperto in telecomunicazioni ma sono dotati del piacere della scoperta e del bello. Io li chiamo **dilettanti di ferro** e negli anni ne ho trovati tanti).

- *Il mantenimento della pace dal XIX al XXI secolo*, (aprile 1998) di Enrico Magnani. Supplemento a due facce il quale fornisce, da un lato, una quantità impressionante di notizie, documentatissime e del tutto ignorate dalle fonti secondarie disponibili (a partire dalla famigerata "rete") e che permette, dall'altro, di apprezzare una volta di più il grande insegnamento di Franco Bandini in base al quale "La verità non è mai nel comune giudizio".
- Gli *Atti del convegno sulle poliremi dell'antichità* (dicembre 1990), senz'altro il più alto momento intellettuale raggiunto dalla *Rivista*, quando i massimi esperti italiani e anglosassoni si ritrovarono a Roma per discutere (in seguito alla pubblicazione di due articoli apparsi, nei mesi precedenti, proprio sulla *Rivista Marittima*) quel tema particolare, ancora oggi privo di una soluzione definitiva, dando vita a un confronto di idee, di metodi e di discipline che dovrebbe essere preso a modello per qualsiasi argomento, si tratti di economia, di fisica o di musica, a causa della profondità degli argomenti addotti e della latitudine e serenità estrema delle argomentazioni. Ultimo, ma non ultimo, dalle pagine di questo supplemento emergono uno stile e un'eleganza - non disgiunte da uno spirito vivace di sana competizione - di pura marca navale (navy per chi non può proprio fare a meno dell'inglese) che sarebbe vano cercare nelle volgari cronache televisive, dei media e, peggio ancora, dei c.d. *social* odierni.
- *Centenario dell'Aviazione Navale* (dicembre 2013) di Andrea Tironola. Utile per i documenti riportati, Deo gratias, in originale e non trascritti, e temerario per aver avuto il coraggio di chiudere (di supplementi non se ne vedevano già da diverso tempo) quella grande stagione editoriale durata, in pratica, vent'anni. Missione compiuta.

Sono poi da ricordare le tre opere di questo tipo del comandante Erminio Bagnasco, paziente maestro di un'intera generazione di studiosi e appassionati, e le otto del "profeta del sommergibilismo", l'ingegner Alessandro Turrini, con particolare riguardo al suo *Almanacco dei sommergibili*, opera in tre tomi realizzata nel corso di una vita e invidiata e richiesta all'estero (N.d.R. opera questa controversa. Infatti alcuni correttori della *Rivista* lo giudicavano un improponibile mattone. Testualmente: "mo' pubblichiamo pure l'elenco del telefono". Difatti si tratta di tre tomi per complessivamente 1200 pagine senza nemmeno una fotografia e con un carattere più piccolo del normale per contenerne le dimensioni. Ma è un lavoro da certosino del mio amico Turrini che elenca TUTTI i sommergibili di TUTTE le nazioni del mondo. Una copia del supplemento è stato chiesto (e regalato dallo scrivente) dal Direttore del Museo di Gosport in Inghilterra pur sapendo che era redatto in italiano. Per quel che ne so non esiste una versione consimile in tutto il mondo... E scusate se è poco!) Ancora la serie delle bandiere (23 uscite), a partire dall'esauritissimo *Storia della bandiera italiana*, di Franco Gay, del novembre 1976, l'ormai classica (mi sia perdonato lo scontato gioco di parole) *Classica* dell'ammiraglio Domenico Carro sulla Marina dell'antica Roma (N.d.R. 12 volumi pubblicati ogni anno a dicembre dal 1992 al 2003) e i quattro supplementi "dottrinari" dell'ammiraglio Ferrante già ricordato in precedenza. Hanno inaugurato una lunga stagione sul "chi siamo, dove andiamo e a cosa serve una Marina?" ancora oggi in pieno sviluppo. Menzione speciale, infine, per tutti e 7 i supplementi dell'ammiraglio Alberto Salvadori, personaggio straordinario e amico scomparso troppo presto, oltre a due altri suoi saggi di questo stesso tipo che non furono mai pubblicati, ma che ho avuto la fortuna e il privilegio di leggere. (N.d.R. Salvadori era a detta di molti lettori il migliore degli autori dei supplementi per la sua eleganza.)

In conclusione che dire? Grazie a chi ha insegnato a me e a tanti altri tante cose con così poche risorse. Churchill pronunciò una frase simile dedicata ai pochi (*the few*) della Battaglia d'Inghilterra. Ma è proprio così che, attraverso la cultura, si vincono le guerre e le paci.



# Rossetti, Paolucci e la *Viribus Unitis*

Ciro Paoletti - Storico

La Grande Guerra stava finendo... ma non per questo si smette di combattere. E infatti Rossetti e Paolucci colsero la loro vittoria – e diedero alla Regia Marina una delle sue vittorie più belle – a 48 ore dalla fine; anzi, meno.

Dunque la guerra stava finendo, ma da circa un anno si stava preparando un'azione contro Pola. Si trattava di portare a contatto con la carena d'una nave nemica le cariche esplosive per colarla a picco.

L'idea era nata quasi contemporaneamente a due ufficiali non di vascello, il tenente medico Raffaele Paolucci della corazzata *Emanuele Filiberto* e il maggiore del Genio Navale Giovanni Raffaele Rossetti dell'Arsenale di Spezia, che avevano prospettato due soluzioni diverse. Paolucci, ottimo nuotatore, pensava di farsi trasportare da un MAS fino alle ostruzioni, superarle e poi nuotare fino alla nave nemica trainando una torpedine a orologeria da applicarle prima di averla regolata opportunamente

per potersi allontanare in sicurezza. Aveva fatto una prima prova a Venezia la notte del 13 febbraio 1918 spingendo a nuoto una botte dalla sua nave alla *Saint Bon*, a 300 metri, e ci aveva quasi lasciato la pelle per il freddo. Insistè e a maggio era capace di nuotare per tre chilometri, a condizione di spalmarsi d'unguento protettivo, farsi un'iniezione di canfora per sostenere il cuore e rivestirsi d'un indumento impermeabile da lui disegnato.

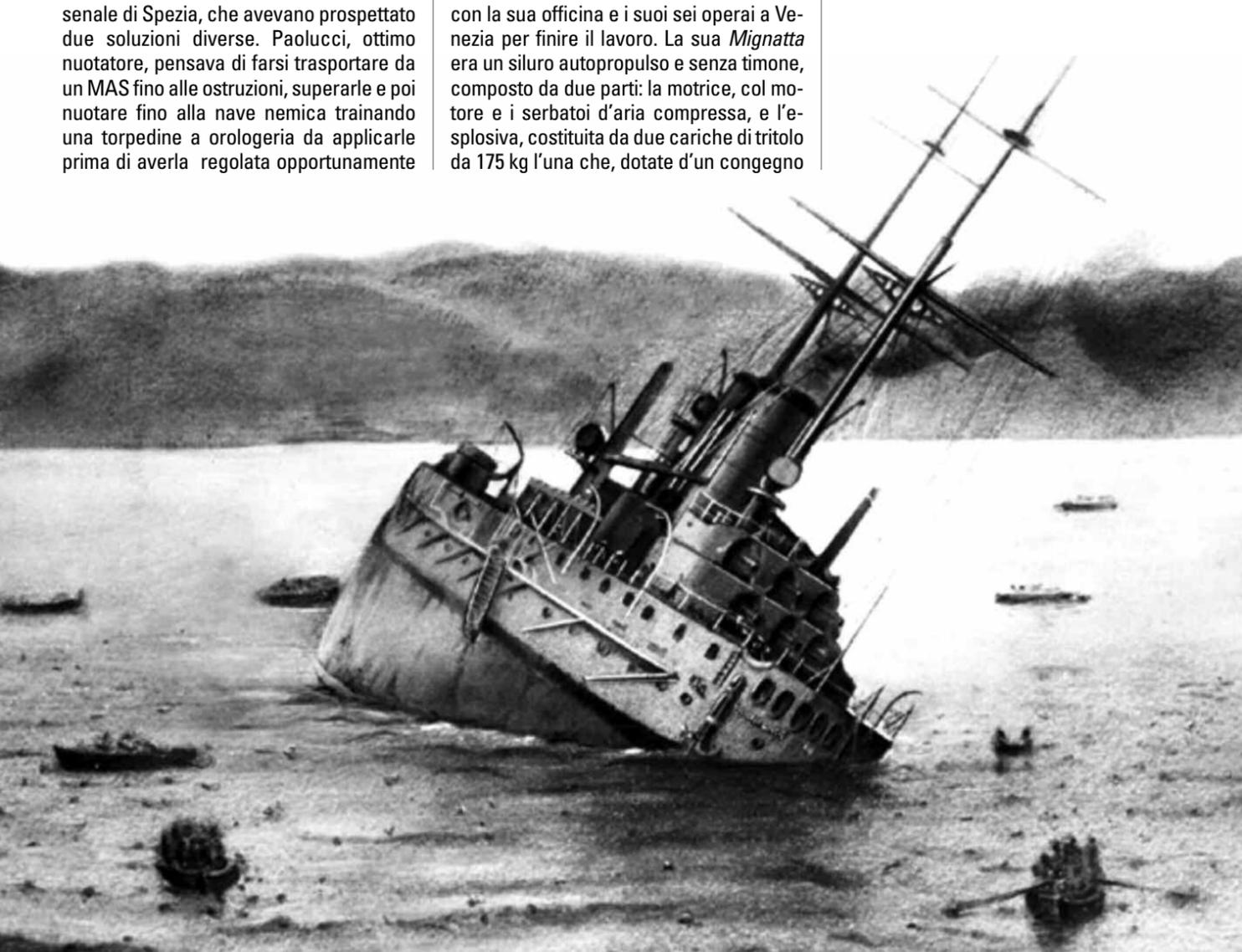
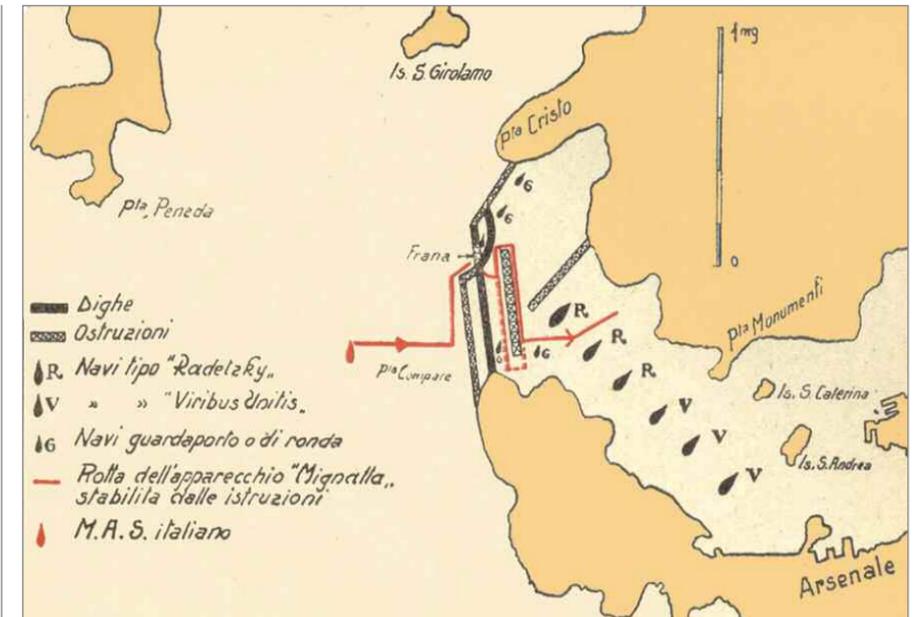
Rossetti, da bravo ingegnere, nel 1917 aveva invece progettato una macchina che facesse tutto il lavoro. Ne aveva cominciato la costruzione all'Arsenale di La Spezia e verso la fine dell'anno era stato trasferito con la sua officina e i suoi sei operai a Venezia per finire il lavoro. La sua *Mignatta* era un siluro autopropulso e senza timone, composto da due parti: la motrice, col motore e i serbatoi d'aria compressa, e l'esplosiva, costituita da due cariche di tritolo da 175 kg l'una che, dotate d'un congegno

ad orologeria, in acqua sarebbero state in equilibrio indifferente fino al momento dell'applicazione alla carena grazie a degli elettromagneti. Costanzo Ciano si trovò le due proposte davanti e le riunì in una sola: Rossetti e Paolucci avrebbero agito insieme. Per il momento non li fece incontrare e si limitò a dire a Paolucci che prevedesse di coprire non tre ma 12 chilometri a nuoto e intanto cominciasse a farne 10 portando sei chili addosso.

In settembre Ciano presentò Paolucci a Rossetti e li incaricò della missione. Erano diversissimi. Come avrebbe scritto quarant'anni dopo Brunello Vandano:

*“Paolucci era tutto vibrazioni, Rossetti vibrava meno d'una pietra. Il medico si torceva d'impazienza, l'ingegnere sembrava lavorasse per un conflitto del duemila”* però si affiatarono bene.

Fecero una prima prova in acqua attraverso degli sbarramenti costruiti come quelli di Pola. L'ammiraglio d'Aste Ricci e Ciano li seguivano in barca, ma la *Mignatta* sibillava troppo per l'aria compressa, lasciava una scia troppo luminosa in acqua e s'impigliava nelle ostruzioni con gran fracasso. Prova dopo prova, il mezzo migliorò e in ottobre furono pronti. Si trattava solo di passare all'azione e improvvisamente il conflitto si avviò alla fine. Il 29 settembre la Bulgaria aveva firmato l'armistizio e questo aveva fatto effetto a Roma, dove il Governo, temendo strani probabili scherzi dei francesi nei Balcani, aveva cominciato a insistere su Diaz perché attaccasse.



Preparato il piano, il 24 ottobre 1918, nel primo anniversario di Caporetto, il Regio Esercito aveva iniziato il forzamento del Piave e la battaglia di Vittorio Veneto. Nel giro di pochi giorni si vide chiaramente che l'Austria sarebbe crollata e il 29 ottobre non fu una sorpresa l'arrivo d'una delegazione austro-tedesca per l'armistizio. Il membro tedesco fu respinto, segnale alla Germania che con lei la pace non si sarebbe fatta; gli Austriaci accolti. Poi cominciò il valzer delle discussioni. Gli Austriaci tiravano ad ottenere delle condizioni mentre gli Italiani a imporre la resa incondizionata e, soprattutto, a guadagnare abbastanza tempo da arrivare almeno al vecchio confine, possibilmente a Trento e Trieste. Intanto l'Austria si disfaceva. Il 27 ottobre era apparso chiaro che la fine dell'Esercito in Veneto era imminente, ma in Marina andava peggio. A Cattaro e Fiume

c'erano stati scontri e ammutinamenti e se ne temevano anche a Pola. Proprio il 27 i Tedeschi avevano lasciato la città dopo aver fatto saltare le loro installazioni e i sommergibili non in grado di navigare, mentre gli altri dovevano partire per tentare di tornare in Germania attraverso Otranto e Gibilterra.

Il 28 il Comando della Flotta austro-ungarica aveva avvertito la Piazza di Pola che si doveva comunicare agli equipaggi l'imminenza dell'armistizio e della smobilizzazione. Intanto sia là che a Cattaro era ormai detto chiaramente che il 1° novembre gli equipaggi avrebbero abbassato le armi e se ne sarebbero andati a casa, piacesse o meno ai superiori. La sera del 28 a Pola ci fu una dimostrazione italiana, interrompendo la rappresentazione al Teatro tedesco e completandola nella notte coll'abbattimento di tutte le insegne

in tedesco e l'innalzamento di bandiere italiane dappertutto.

Il 30 ottobre 1918 Fiume votò con schiacciante maggioranza l'annessione all'Italia. A Venezia Costanzo Ciano siglò l'ordine: Rossetti e Paolucci sarebbero andati a Pola. Ribadì quanto stabilito da una settimana: se fossero stati scoperti, avrebbero dovuto affondare la *Mignatta* dopo averne attivato il congegno, consegnandosi poi prigionieri. L'indomani, 31 ottobre, arrivò a Ciano un telegramma di Thaon di Revel: *“Mi telegrafi Roma se azioni Ciano Costanzo e Rossetti saranno tentate prossimamente. Marina deve contribuire prima accettazione armistizio definitivo crollo nemico.”*<sup>1</sup>

Non c'era più da aspettare; alle 13 del medesimo giorno le torpediniere 65 e 66 PN presero il mare, al comando di Ciano e con a bordo il drammaturgo Sem Benelli. Puntarono ad Est a 15 nodi. Trainavano i MAS 94 e 95; la prima portava la *Mignatta*, che mise in mare nei pressi di Pola, dandola al MAS 95, al quale, scortato dal 94, spettava di misurare la corrente a un miglio dalla costa. Se l'avesse trovata abbastanza debole, avrebbe dovuto rimorchiare la *Mignatta* fino a meno d'un chilometro dalle ostruzioni nemiche. Da lì Rossetti e Paolucci avrebbero dovuto procedere da soli. Mentre il convoglio navigava verso l'Istria, a Pola aveva luogo l'ultimo atto di vita

#### Note

(1) Thaon di Revel a C. Ciano, rip. in Spigai, Virgilio, *Cento uomini contro due flotte*, Livorno, Tirrena, 1954, pag. 115.

dell'Imperialregia Marina da Guerra. Poiché, premuto dagli avvenimenti, l'imperatore Carlo aveva accettato la costituzione di un'entità statale slava – che secondo lui doveva restare in qualche modo all'interno della monarchia asburgica, ma secondo gli Slavi doveva essere indipendente – alla Marina la sera del 30 ottobre era stato ordinato di passare le navi ai rappresentanti del cosiddetto "Consiglio nazionale degli Slavi meridionali di Agram", cioè di Zagabria, che avrebbe dovuto rappresentare Cechi, Slovacchi, Sloveni e Croati. Nelle intenzioni dell'Imperatore la bandiera asburgica doveva continuare a battere sulle navi ma nei fatti, non appena, l'ammiraglio Horthy ebbe passato con una breve cerimonia le consegne al comandante del *Viribus Unitis*, capitano di vascello Janko Vukovic de Podkapelski, per l'occasione promosso contrammiraglio, alle 16,45 del 31 ottobre 1918 la vecchia bandiera fu ammainata e sostituita col tricolore slavo blu, bianco e rosso.

Tutto questo però Paolucci e Rossetti non lo sapevano e, si può aggiungere, se pure l'avessero saputo non avrebbe cambiato nulla. Avevano una missione e l'avrebbero eseguita.

Alle 20,00 di quel medesimo 31 ottobre il loro convoglio era in vista delle Brioni. Alle 22,15 la *Mignatta* mollò il cavo di rimorchio che l'univa al MAS 95 e, mormorato il tradizionale "Viva il Re", i due ufficiali iniziarono l'avvicinamento alla rada nemica. Indossavano l'uniforme, con sopra una combinazione impermeabile, resistente al

freddo ed avevano la testa infilata in un rivestimento che imitava un fiasco, per ingannare eventuali sentinelle. Paolucci era davanti. Rossetti dietro e governava, anche se "governare" in questo caso è una parola grossa. Aveva sviluppato la *Mignatta* partendo dal siluro *Schneider A.115/450* ad aria compressa con due eliche quadripala, lasciando più o meno al centro il serbatoio dell'aria compressa, che quella notte era a una pressione di 205 atmosfere, superiore a quella delle prove precedenti e tale da garantire un'autonomia di circa 10 miglia a 2 nodi. La bassa velocità era necessaria non solo per avere la massima autonomia, ma perché non c'era timone e la *Mignatta* era manovrata dai due ufficiali sporgendo in fuori braccia e gambe, come remi, così da aumentare la resistenza sul lato verso cui volevano virare.

Rossetti aveva rivestito il corpo centrale del siluro con legno tenuto da cerchiature di rame, ottenendo un prolungamento che faceva da sezione poppiera, in cui aveva messo un macchinario di controllo dell'assetto longitudinale e uno d'autodistruzione, cioè da una carica ad orologeria. Le due cariche d'esplosivo da 175 kg l'una erano due torpedini cilindriche, opportunamente modificate e messe una dopo l'altra a prora. Una volta sganciate ed applicate grazie alle rispettive calamite elettromagnetiche, potevano essere regolate per esplodere fino a un massimo di sei ore dopo.

Questa antesignana dei "Siluri a Lenta Corsa" del 1940-43 avanzò nella notte di

Ognissanti e nell'acqua freddissima dell'Adriatico tenendosi tra il fanale di Capo Compare e quello di Punta Cristo fino a destinazione.

Arrivati in un quarto d'ora all'ostruzione estrema della diga, i due ufficiali cominciarono a seguirne il percorso da Sud a Nord fino al primo varco dovuto a uno sprofondamento e poi, di varco in varco, illuminati una volta da un riflettore e avvistando una sommergibile in emersione che usciva da Pola – forse tedesco diretto in Germania – alle 23,45 arrivarono vicini alla diga foranea. Paolucci, dietro ordine di Rossetti, si allontanò in esplorazione. Constatato che erano effettivamente alla diga, ripresero ad avanzare lungo di essa per una cinquantina di metri. Andavano lentissimi non solo per il rischio di mancare l'apertura, ma soprattutto per il pericolo d'essere scoperti a causa della luminescenza dell'acqua provocata da ogni movimento.

Poco dopo trovarono l'apertura, larga una sessantina di metri, ma servirono una nuova sosta e una nuova ricognizione di Paolucci per capire se convenisse entrarvi dal lato destro o sinistro. "Vado avanti lentissimamente" scrisse poi "aggrappato con le mani alla roccia, arrivo sino alla punta della diga, sento un passo sulla mia testa. Mi fermo, dopo qualche secondo non sento più nulla. Noi abbiamo la testa rivestita in maniera da sembrare un fiasco che galleggi; mi stacco ancora lievemente dalla diga per conoscere meglio il pericolo che è a tre metri su di me, e dondolo così la testa da simulare il galleggiamento di un fiasco; veggio distintamente un'ombra fissa ed immobile."<sup>2</sup>

La sentinella non lo scorse e Paolucci, ispezionate le ostruzioni, tornò da Rossetti, preoccupatissimo per la sua lunga assenza. Decisero di procedere. Furono presi dalla corrente e si rassegnarono a mettere in moto, rischiando d'essere scoperti; ma, forse perché piovigginava, la sentinella sentita da Paolucci era sparita e passarono. Videro ancora due barche a vapore e finalmente, evitato un vecchio veliero che suppono facesse da posto di guardia o deposito e non trovando l'ulteriore ostruzione segnalata dalle foto della ricognizione aerea, raggiunsero le ostruzioni retali che, come sapevano, erano in triplice ordine. Le passarono ma, con dispetto, ne trovarono altre tre. Paolucci pensò che avessero sbagliato rotta, perché la bussola di Rossetti s'era riempita d'acqua e non funzionava, ma non era così. Decisero di

proseguire; passarono la prima ostruzione. Erano quasi alla seconda quando si accorsero d'un battellino attaccato alle reti a pochi metri distanza e – pareva – con qualcuno a bordo. Si fermarono e la corrente in uscita dal porto voltò la *Mignatta* spingendola ovviamente verso il battellino.

Rossetti "prontamente decide che vada io a nuoto sulla terza ostruzione e che di là con una corda tiri l'apparecchio per raddrizzarlo; ci riusciamo ma, mentre stiamo per raggiungere la meta, la corrente ci

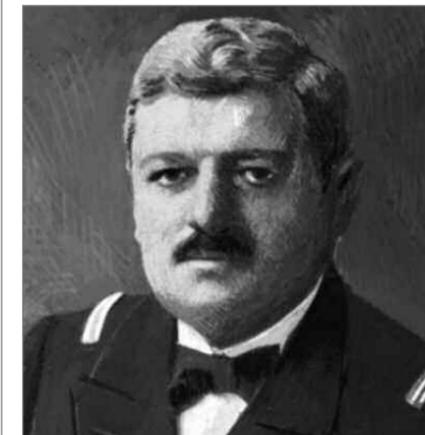


capovolge ancora l'apparecchio.

Il momento è critico data la presenza del battello con su l'ombra misteriosa, ma noi centuplichiamo le nostre forze, l'ingegnere punta ambo i piedi contro le reti e colle spalle contro l'apparecchio mentre io tento di raddrizzarlo con la corda; ed infine ci si riesce nuovamente e, nel momento in cui la direzione è giusta, l'ingegnere mette in moto e passiamo trionfalmente anche la ultima, settima, ostruzione. Sono le tre! E per le tre, secondo i calcoli, fatti, senza contare le difficoltà della fosforescenza, della corrente contraria, della interruzione della ostruzione esterna, del numero delle ostruzioni interne superiori al previsto, per le tre avremmo dovuto attaccare le prime due navi ed essere di ritorno al largo."<sup>3</sup> Proprio allora Rossetti avvertì Paolucci che la pressione era dimezzata: o tornavano indietro, o non tornavano del tutto. Non ci fu dubbio: "decidiamo subito e senza indugio di rinunciare al ritorno; e poiché abbiamo ancora tre ore prima che spunti l'alba decidiamo di andare avanti per attaccare le grandi unità tipo *Viribus Unitis*."<sup>4</sup> Completò Rossetti: "decidiamo di comune accordo di procedere fino alla nave ammiraglia, il cui affondamento ci era stato indicato come particolarmente importante.

Ad operazione eseguita, si tenterà di prendere terra sulla costa Nord, e di là, dopo affondato l'apparecchio ed eliminato il vestito impermeabile, si tenterà di raggiungere, in divisa di ufficiali italiani che portiamo sotto il vestito impermeabile, la località Fontane presso Rovigno, dove, secondo il convenuto, una nostra motobarca ci attenderà nella notte dal 2 al 3 novembre."<sup>5</sup>

Dall'entrata al fondo del porto si incontravano all'ancoraggio prima le corazzate



pre-"dreadnought", *Radetzky*, *Erzherzog Franz Ferdinand* – arciduca Francesco Ferdinando – e *Zrinye* poi, molto all'interno, le tre "dreadnought" *Prinz Eugen*, *Tegetthoff* e *Viribus Unitis*. Le prime erano completamente oscurate, le altre invece illuminate "a luce bianca in coperta e negli alloggi, i cui portellini in murata non son oscurati."<sup>6</sup> Sotto una pioggia battente mista a grandine i due incursori procedettero lasciandosi le corazzate a 200 metri sulla dritta e Rossetti buttò via il congegno d'ormeggio della *Mignatta* alla chiglia della nave da colpire, perché s'era accorto che non funzionava. Ovviamente, poiché tutto andava troppo bene, la *Mignatta* cominciò ad affondare. Occorse qualche secondo prima di capire che era rimasta aperta la valvola d'allagamento della camera poppiera. Bastò chiuderla e reimmettere aria, ma fu "il minuto di più interessante emozione di tutta l'operazione", come lo definì Rossetti.<sup>7</sup> Alle 4,30 precise i due ufficiali erano "esattamente di prora alla *Viribus Unitis*", ultima delle sei navi della formazione."<sup>8</sup> Rossetti arrestò il motore a 100 metri e attivò la prima arma. Erano le 4,30 del mattino e gli ci volle un quarto d'ora per fare tutto. Nel frattempo la corrente l'aveva fatto scendere parallelamente al lato dritto della

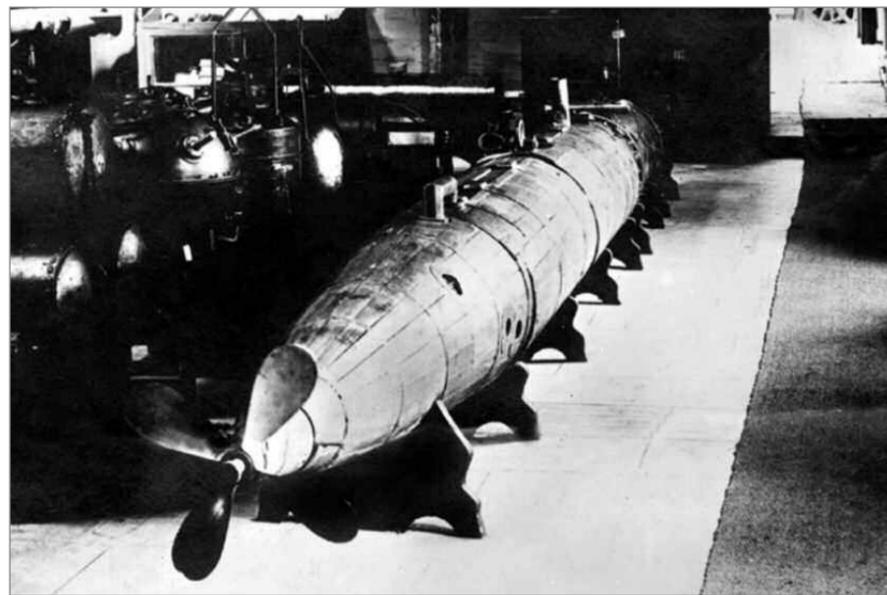
nave a 60 metri circa. Erano troppo verso poppa, perciò lui rimise in moto e risalirono paralleli alla nave, alla velocità minima, fino all'altezza dell'asta di posta, a 25 metri dalla murata di dritta e, aggiunse Rossetti, "in questa posizione, dopo un altro breve spostamento verso poppa a motore fermo, per effetto della corrente, distacco l'arma e la sospingo nuotando, fino a contatto dello scafo."<sup>9</sup> Arrivò fra il secondo e il terzo cannone da 150 da poppa, calcolando di trovarsi all'altezza del locale delle motrici principali, dove l'esplosione avrebbe fatto i danni maggiori.

Il piazzamento della carica richiese tempo: una ventina di minuti, quasi tutti per sciogliere il nodo della cordicella che permetteva di far uscire dall'acqua il congegno destinato ad unire la carica allo scafo. "Durante questa operazione risuona a bordo, alle 5.15 circa, un lungo segnale di tromba seguito a breve intervallo di tempo dal graduale risveglio della nave; scarico di cenere fuori bordo vicino a me, altri passi in coperta."<sup>10</sup>

Il tempo, insomma, era sempre di meno. Rossetti regolò a due ore l'arma già attivata, per farla esplodere alle 6,30. Poi la fece affondare, staccandone le fascie di tela e sughero che l'aveva fatta galleggiare fino a quel momento. Infine tornò alla *Mignatta*, a circa 50 metri. Paolucci era rimasto ad aspettarlo preoccupatissimo e lottando contro la deriva. Aveva sentito squillare la sveglia a bordo; e poi aveva scorto: "uomini che vanno e vengono sulla coperta. Veggio la sentinella di guardia che cammina sul barcarizzo nei pressi del quale l'ingegnere lavora. Io vedo, ma essi non vedono. Io sono all'oscuro, essi sono alla luce. Ma all'orizzonte già si disegna la prima ed incerta luce dell'alba."<sup>11</sup> E proprio per questo Paolucci aveva deciso di avvicinarsi alla corazzata, quando, alle 5,35 "vedo una specie di fiasco che galleggia: è l'ingegnere."<sup>12</sup> Felici, iniziarono ad allontanarsi. Ma furono scorti. Dalla coffa della corazzata un

#### Note

- (2) Tenente Raffaele Paolucci, Rapporto di missione, rip. in Spigai, op. cit., pag. 134.
- (3) Paolucci, op. cit., in idem, pag. 137.
- (4) Maggiore Raffaele Rossetti, Rapporto di missione, rip. in Spigai, op. cit., pag. 120.
- (5) Paolucci, cit., in idem, pag. 138.
- (6) Rossetti, cit., in idem, pag. 124.
- (7) Idem, pag. 123.
- (8) Ivi.
- (9) Ivi.
- (10) Idem, pag. 124.
- (11) Paolucci, cit., in idem, pag. 140.
- (12) Ivi.



proiettore li inquadrò e un'imbarcazione venne a prenderli. Paolucci attivò subito la seconda torpedine e diede via al motore, mentre Rossetti apriva le due valvole d'affondamento. Dalla motobarca che li raggiunse intimarono: "Wer da? - chi va là." "Italienische Offiziere" rispose Paolucci, mentre Rossetti commentava pessimisticamente: "addio vita!"<sup>13</sup>

Alle 5,45 la motobarca li raccolse "trascurando l'apparecchio nostro" che se ne andava e li portò sulla corazzata. In capo alla scala di sinistra furono accolti da un gruppo di marinai, che, al loro "Viva l'Italia" li salutarono in modo inaspettatamente cordiale, il che fece capire loro che qualcosa doveva essere cambiato. Condotti sotto coperta, si accorsero delle coccarde jugoslave e delle scritte "Jugoslavia" sui nastri dei berretti e si sentirono domandare in dialetto veneto da dove spuntavano. Un po' incerti, prima dissero - seguendo gli ordini di Ciano - d'essere scesi con un idrovolante che avevano affondato, poi, saputo che l'ammiraglio austriaco era andato via, che di lì a poco sarebbero partiti pure tutti i non slavi della flotta e che questa era stata ceduta alla Jugoslavia, si consultarono, decisero che era il caso di ridurre e se possibile evitare il massacro dei marinai e chiesero di parlare col comandante. Svegliato, il contrammiraglio Vukovic de Podkapelski alle 6 del mattino si trovò davanti Rossetti che gli presentava Paolucci e gliene consegnava il pugnale dicendo: "La nave corre serio pericolo, faccia salvare i suoi uomini. Ma quale pericolo?"

Non posso dirlo, ma tra breve la nave salterà in aria!"<sup>14</sup>

Capì al volo e da qui vale la pena di riportare la relazione di Paolucci, che dà più particolari.

"Janko Voukovic grida allora in tedesco: "Viribus Unitis, si salvi chi può, gli Italiani hanno messo delle bombe nella nave". Udiamo porte che si aprono e si chiudono in fretta, vediamo gente seminuda correre all'impazzata, salire dalle scale delle batterie, udiamo i tonfi dei corpi che si gettano in mare. Intanto io, aiutato da un marinaio, riesco a togliermi con un coltello l'abito impermeabile; e avvicinatommi all'ingegnere aspetto la sua decisione.

Egli chiede a Voukovic se possiamo salvarci, ed il Comandante ci dice: "Si salvino." Così saliti in coperta ci gettiamo in mare. Ma senza costume, al nuovo rigore dell'acqua gelida, nella quale siamo stati per otto ore, con una gamba impegnata ancora da un lembo del costume di cui non sono arrivato a tempo a sbarazzarmi, sto per affogare e bevo già acqua, quando l'ingegnere che ancora è vestito, sopraggiunge, mi aiuta, mi toglie dal capo l'elmetto di acciaio che nel trambusto del momento io avevo dimenticato di togliere.

Arranchiamo così faticosamente al largo, e, percorso un centinaio di metri, cominciamo a risalutare nuovamente la speranza e la gioia della vita, quando una barca a remi si dirige su di noi ci grida in tono minaccioso che dobbiamo subito ritornare sulla Viribus. Crediamo vogliono farci morire sulla nave condannata, e saliamo nuovamente la scaletta, nei cui pressi è l'esplosivo, con questa amara certezza.

Sulla scaletta sta densa una folla minacciosa di uomini seminudi, alcuni dei quali grondano acqua. Essi ci gridano che noi li abbiamo ingannati, mentre altri vogliono sapere dove sono le bombe.

Facendoci largo, dopo qualche minuto, noi riusciamo a raggiungere l'estrema poppa. Io guardo l'orologio di poppa della nave, segna le 6h 27m ed alle 6h 30m deve avvenire l'esplosione. Sento un marinaio che grida in tedesco: "Portiamoli nella stiva se

è vero che la nave deve saltare." e tra questa folla minacciosa che ci preme, che straccia a colpi di coltello gli abiti dell'ingegnere per perquisirlo e fruga in quelli che io prima ho lasciato sul ponte, che mi strappa brutalmente dal collo una reliquia in cui sono i capelli di mio padre e di mia nonna, io guardo l'orologio di poppa che segna: sei e ventotto, sei e ventinove... l'esplosione! Che rumore sordo! un boato profondo, non grande e terribile, piuttosto lieve... una colonna d'acqua alta... sento sotto i piedi la coperta che vibra. che scrolla, che vacilla."<sup>15</sup>

Rossetti, più tecnico, riferì di: "un tuono breve, smorzato, accompagnato da una notevole scossa a tutta la nave e da un pennacchio di spuma non molto alto, lungo il fianco dritto; effetti esteriori assai lievi, nel complesso; la nave però sbanda subito a dritta in modo piuttosto rapido, quindi rallentato ma continuo. La maggior parte dei presenti si allontana da bordo."<sup>16</sup>

Meno pietoso ma più esplicito Paolucci: "Mi rivolgo intorno e non c'è più nessuno. Ognuno ha pensato a salvarsi. C'è Voukovic, armato con la cinta di salvataggio, c'è l'ingegnere che continua a spogliarsi e mangia un pezzo di cioccolata che gli è caduta dal costume, mi chino sull'ingegnere che aspetta, muto, di essere aiutato, lo aiuto celermente a svestirsi. Infine rivolto al comandante egli dice che, per legge di guerra, noi abbiamo diritto a salvarci, e il comandante tende la mano ad entrambi, ci indica una corda per la quale possiamo scendere, ci mostra un battello che passa al quale possiamo afferrarci.

Mi getto in acqua per primo e nuoto verso il battello; mentre sto per raggiungerlo, vedo un ciuffo di capelli a fior d'acqua, lo tiro su: è un marinaio italiano, non ricordo se di Pisino o di Rovigno; fo per aggrapparmi al battello, ma uno di quelli che è sopra grida agli altri che io non debbo salire e fa per colpirmi le mani. Mi aggrappo allora al remo, ma egli sta per prendere un altro remo e colpirmi quando l'italiano salito su mi tende la mano.

Intanto vedo l'ingegnere che scende giù per la corda. Sotto il bordo della Viribus, attaccato alla corda, là dove egli scende, c'è un grosso tedesco che grida la sua paura

come un maiale al macello. Dopo un paio di minuti l'ingegnere mi raggiunge e sale sul battello. Ci voltiamo a vedere la tragica scena. Nel chiarore livido dell'alba la grande massa della Viribus Unitis si sbanda, la scritta Unitis è già in acqua e la parola Viribus è ancora emersa... Intorno al colosso agonizzante, grida, imprecazioni ed un agitarsi di uomini e di cose; sulla nostra barca, che si allontana, il marinaio italiano da me tirato per i capelli grida con voce straziante che nulla ha più di umano a singhiozzi: "nave mia, nave mia bella."<sup>17</sup>

Rossetti, da vero ufficiale del Genio Navale esaminò la cosa sotto un profilo professionale: "dall'imbarcazione assisto così alla fine della nave, il cui sbandamento a dritta era continuato lentamente ma senza sosta. Arrivata l'acqua al bordo dritto, essendo ancora la nave molto emersa, si verifica improvvisamente il capovolgimento, con impressionante rapidità. In pochi secondi della nave non emerge più che il largo piano del fondo di carena e le quattro eliche, in mezzo ad una cornice di fumo, di fiamme, di rottami... Dal momento dello scoppiò non sono trascorsi, se la valutazione non è errata, nemmeno 10 minuti."<sup>18</sup>

Aggiunse Paolucci: "si presenta in aria immonda, lucente, verdognola, la chiglia che pianamente affonda. E su questa chiglia vedo un uomo che si arrampica, che raggiunge la vetta, che si ferma diritto. Riconosco il comandante Voukovic, che morirà poco dopo colpito da una trave alla testa, mentre, sottrattosi al gorgo, cerca salvarsi a nuoto. Alle 6h 40m dove era la Viribus

#### Note

- (17) Relazione Paolucci in op. cit. pag. 143.  
 (18) Relazione Rossetti, in op. cit. pag. 128.  
 (19) Relazione Paolucci in op. cit. pagg. 144-145.  
 (20) Arturo Ciano, rip. in Giorgio Pini, *Vita di Umberto Cagni*, Verona, Mondadori, 1937, pag. 362.  
 (21) Paolucci, rip. in Pini, op. cit., pag. 352.  
 (22) Ebbero pure un sacco di discussioni quando si trattò del premio d'affondamento di 1.300.000 lire dell'epoca, a reclamare un terzo del quale si fece avanti Costanzo Ciano, spacciandosi per l'inventore della Mignatta e chiamando dalla sua Thaan di Revel. Ma il Ministro del Bono respinse la richiesta, pur passandola al Consiglio Superiore di Marina per esame. Mentre la questione era ancora aperta, si fece avanti pure il capitano di fregata Scapin, che aveva comandato il MAS 95, chiedendo una parte del premio. Con senso di giustizia, il Consiglio Superiore di Marina il 17 febbraio del 1919 respinse tutte le pretese e divise esattamente il premio fra Rossetti e Paolucci, che, un anno dopo, sapute le tristi condizioni economicamente cattive in cui si trovava la vedova di Vukovic, ancora a Pola con un bambino di 11 anni, la soccorsero attingendo proprio al premio  
 (23) Spigai, op. cit. pag. 145

Unitis, l'acqua rinchiuse sul suo cadavere bolle un risucchio spumoso."<sup>19</sup> Ventimila tonnellate e circa 300 marinai nemici erano stati messi fuori combattimento. Nessuno si accorse d'un'altra cosa.

La Mignatta, senza controllo, pian pianino si era infilata con la sua torpedine attivata nella darsena di Vergarola ed era affondata sotto il piroscavo Wien, facendolo saltare poco dopo: altre 7.000 tonnellate a fondo.

I due ufficiali intanto furono prima sbarcati sulla costa sud e poi portati sotto scorta sulla corazzata Habsburg, una pre-"dreadnought" di vent'anni declassificata a nave per la difesa costiera, dove furono spogliati delle fradice uniformi italiane, rivestiti con capi austriaci a spediti al comando dell'Arsenale, dove giunsero alle 8,00. Furono identificati, rimandati in prigionia sull'Habsburg e chiusi in una cabina. Nel frattempo, morto Vukovic, il comando della flotta era stato assunto dall'appositamente neopromosso contrammiraglio Koch, mentre in città, dove c'erano 30.000 militari di tutte le nazionalità dello sfaldato Impero, saliva la tensione fra Croati e Italiani. Questi ultimi capirono di dover agire e spedirono un sottufficiale di marina a Venezia in motoscafo per riferire ai comandi italiani. Né a Venezia né a Villa Giusti dove si trattava l'armistizio si sapeva nulla della cessione della flotta ai sedicenti Jugoslavi. Gli Austriaci s'erano ben guardati dal dirlo e forse i loro plenipotenziari nemmeno lo sapevano. Ad ogni modo, concluso l'armistizio, Thaan di Revel diede due ordini: ad Arturo Ciano d'andare a Pola, all'ammiraglio Cagni di presentarsi a Venezia.

Verso le due del pomeriggio del 5 novembre 1918 i preoccupati Polesi videro entrare in porto la Regia Torpediniera 64 PN. Ne scese Arturo Ciano con Benelli, andò da Koch e l'avvertì di quanto stava per capitare, tagliò corto alle sue obiezioni e tornò al porto. Prima di risalire a bordo avvisò i cittadini: "Fra due ore l'ammiraglio Cagni verrà a liberarvi."<sup>20</sup>

Intanto di tutto, Rossetti e Paolucci si arrovelavano da cinque giorni fra le quattro paratie della loro cabina, quando, alle 16,30, udirono un gran clamore e grida di "Hurrà" e "Viva la Jugoslavia!" Si affacciarono all'oblò e videro la grossa e familiare massa scura della regia corazzata Saint Bon entrare lenta in porto circondata da uno stuolo di MAS, torpediniere, dragamine e caccia che battevano tutti allegra-

mente il tricolore. "Mi sembra di sognare" scrisse poi Paolucci "Scappo in coperta, trovo un megafono, grido folle di gioia, grido alla nave della Patria: "Ammiraglio di Saint Bon, Viva il Re!" Ma nessuno risponde. Ripeto insieme all'ingegnere il grido, ed un uomo che sta sulla plancia circondato da un folto Stato Maggiore si toglie il berretto, lo agita in aria, grida "Viva il Re!" È l'ammiraglio Cagni."<sup>21</sup>

La guerra era finita e i due ufficiali tornarono a Venezia l'indomani sulla torpediniera 16 O.S., Ebbero subito la promozione per merito di guerra e, il 10 novembre, motu proprio del Re, la Medaglia d'Oro al Valor Militare.<sup>22</sup>

Avrebbe commentato trentacinque anni dopo l'ammiraglio Spigai parlando dei mezzi d'assalto: "il piroscavo Wien dislocava 7.400 tonnellate e la Viribus Unitis ne dislocava 20.000. Un totale di quarantamila tonnellate di naviglio era quindi stato affondato in operazioni di assalto nel corso della prima guerra mondiale. Per realizzare tale risultato noi avevamo perduto qualche barchino di peso e prezzo insignificante, e nessuna vita umana. Forse per la prima volta nella storia militare del mondo si era verificato un rapporto di perdite relative praticamente infinito. La fortuna aveva influito per meno di un quarto (il piroscavo Wien) sul valore delle cifre realizzate. il resto era stato frutto di uno sforzo tenace e continuo alla ricerca di mezzi nuovi e sempre più perfetti, sforzo asseconato e reso fruttifero da una inesauribile vena di ardimento."<sup>23</sup>

Capacità, studio, ricerca; sacrificio, applicazione, ardimento; senso del dovere, tenacia e disciplina resero possibile la vittoria finale prima della Vittoria. Le ancore della Viribus Unitis esposte a Venezia e a Roma significano questo, la Marina significa questo.



# Dagli Scià agli Ayatollah

## Rapida sintesi dell'evoluzione della Marina iraniana

Giuliano Da Frè - Storico e giornalista

**N**on è raro trovare negli annuari dell'Accademia Navale di Livorno degli anni '60 e '70, allievi provenienti dall'allora Impero persiano. Il "corso Grifoni" (1966-69) ne ebbe 20, metà di Stato Maggiore, metà dei Corpi Tecnici. Alla partenza del "corso Odissea" (nome che ben simboleggia il destino che di lì a pochi anni avrebbe travolto la Marina iraniana) del 1972-1976, se ne presentarono 10: in molti avrebbero fornito i quadri per l'epoca più travagliata della storia persiana. D'altra parte, i rapporti navali tra Italia e Iran non erano nuovi. All'inizio del XX secolo, nonostante le tradizioni marittime dell'impero fossero fatte risalire agli Achemenidi (che in realtà crearono la loro flotta inglobando quelle dei popoli marittimi conquistati via terra, in primis i Fenici), la Marina imperiale allineava il piccolo incrociatore sprotetto *Persepolis*, costruito in Germania nel 1885, e la più moderna cannoniera *Muzafer* (1899), entrambe rimaste in servizio sino al 1936, oltre a una mezza dozzina di piroscafi armati e cannoniere fluviali. Quando nell'agosto-settembre 1941 l'Iran fu invaso dagli anglo-sovietici per aprire una linea di comunicazione con l'URSS e prendere il controllo dei suoi preziosi campi petroliferi, minacciati da sollevazioni interne filo-tedesche, il cuore

della sua flotta era invece sempre modesto, ma più moderno; e "made in Italy". Teheran contava infatti sulle corvette da 1.100 t. *Babr* e *Palang*, armate con 2 cannoni da 102 mm e impiegabili come posamine, su 4 cannoniere classe "Shahrokh" da 360 t. armate con pezzi da 76 mm, e 3 vedette classe "Azerbaijan": tutte navi realizzate nei CNR di Napoli e Palermo tra il 1930 e il 1933. A queste unità si aggiungevano il dragamine ex tedesco *Fathiya*, del 1918 (impiegato come pattugliatore), e alcune unità minori. Durante l'attacco anglo-sovietico, mentre i russi catturavano le vedette operanti sul Caspio, il 25 agosto 1941 le navi inglesi affondarono il *Fathiya* e le 2 "Babr", catturando le "Shahrokh", incorporate nella squadra indiana sino al 1946, quando furono restituite. Anche i Sovietici restituirono le vedette: e il nuovo, giovane scià Reza Pahlavi, salito al trono nel 1941 e a lungo rimasto sotto tutela alleata, dovette ricominciare a costruire la flotta attorno a quelle 7 piccole navi costruite in Italia. Le 4 cannoniere furono ammodernate nel 1946, e rimasero in servizio sino al 1953; le vedette sarebbero state impiegate invece sino al 1972. A titolo di riparazione, Londra cedette all'Iran nel 1949 una fregata tipo "River" costruita nel 1944-1945, e ribattezzata *Babr*,

La fregata *Jamaran* in servizio dal 2010



Un Fokker 27 da pattugliamento

un dragamine oceanico classe "Algerine" da 1.300 t. del 1942, convertito nella corvetta *Palang* con sonar, cannoni da 102 mm e armamento antisom; entrambe rimasero in servizio sino al 1972. Nel successivo decennio furono acquisite unità di nuova costruzione, come le 9 vedette da 65 tonnellate classe "Azar" realizzate in Italia nel 1954-1955, e i 4 guardacoste di fabbricazione americana classe "Keyvan" (1956-1959), da 107 t. e armati con sistemi antisom e cannoni Bofors da 40 mm; mezzi affidabili e di lunga durata, poiché a parte un esemplare affondato dagli Iracheni nel 1981, gli altri sono rimasti in servizio sino al 2005. Di seconda mano, entrarono poi in servizio 2 motosiluranti ex inglesi, e 2 piccole unità anfibe cedute dalla US Navy nel 1957. Attorno al 1960, la flotta iraniana contava quindi una fregata, una corvetta, 4 pattugliatori costieri, 14 unità leggere e 2 anfibe. Ma lo Scià era intenzionato a potenziare gradualmente la flotta, sempre ricorrendo a un mix di nuovo e usato, e potendo contare sui crescenti proventi petroliferi; anche se il grosso degli stanziamenti militari sino al 1979 sarebbe stato assorbito da Esercito e Aeronautica, quest'ultima presto divenuta la più moderna e potente della regione.

Nel 1967 entrò in servizio il cacciatorpediniere *Artemiz* (dal 1985 al 1995 in servizio come *Damavand*), un ex "Battle" completato nel 1946 e ceduto dalla Royal Navy dopo essere stato radicalmente trasformato nel 1965-1967 in lanciamissili, imbarcando un impianto quadruplo sup/aria "Seacat" GWS-22, accanto ai 4 cannoni da 114 mm, a pezzi radar guidati da 40/60 mm (sostituiti nel 1975-1976 con un sistema SAM "Standard"), e un lanciarazzi antisom "Squid". Tra il 1964 e il 1969, i cantieri americani Levingston SB-Orange consegnavano all'Iran 4 corvette da 1.135 t. classe "Bayandor", basate su un progetto italiano (la classe "Pattimura" realizzata per l'Indonesia negli anni '50, simili alle "Albatros" della Marina Militare), armate con cannoni da 76 e 40 mm, e diversi sistemi antisom. Da Stati Uniti e Germania arrivavano anche le 3 cannoniere antisom classe "Parvin" (1967-1970), e 15 vedette litoranee completate nel 1963-1970, sette delle quali trasferite al Sudan entro il 1978.

Di seconda mano giunse nel 1964 un'altra piccola nave anfibia ex US Navy (radiata con le altre nel 1978), mentre veniva creata una moderna componente di guerra alle mine con 4 dragamine costieri tipo "Adjutant" e 2 litoranei tipo "Cove", tutti costruiti negli USA tra 1959 e 1964.

Nell'ultimo decennio di potere del regime imperiale, il potenziamento della flotta accelerò, mentre veniva creata un'efficiente componente aeronavale con aerei da pattugliamento Fokker F-27, antisom P-3F "Orion", ed elicotteri AB-212 e SH-3D forniti dall'italiana Agusta, e Sikorsky CH-53 da trasporto e guerra alle mine.

Nel 1971-1972 la US Navy cedette 2 caccia tipo "Allen Sumner", già ammodernati col programma FRAM-II nel 1959-1961 che ne avevano migliorato le capacità antisom, e divenuti operativi entro il 1973 coi nomi di *Babr* e *Palang* dopo una lunga revisione. Ma furono le ultime unità acquisite di seconda mano dalla flotta imperiale, che nel frattempo aveva avuto un nuovo battesimo del fuoco (30 anni dopo gli scontri con la Royal Navy), quando una squadra navale iraniana occupò il 30 novembre 1971 l'arcipelago di Abu Mussa e delle Tunbs, conteso dagli appena nati Emirati Arabi Uniti – e nel 1992 al centro di nuovi incidenti. L'occupazione avvenne quasi senza colpo ferire (si contarono una mezza dozzina di caduti in un breve scontro a fuoco): alla guida della



La cannoniera *Babr* affondata nel 1941



Il caccia *Babr*, ex *Allen Sumner* della US Navy (1977)

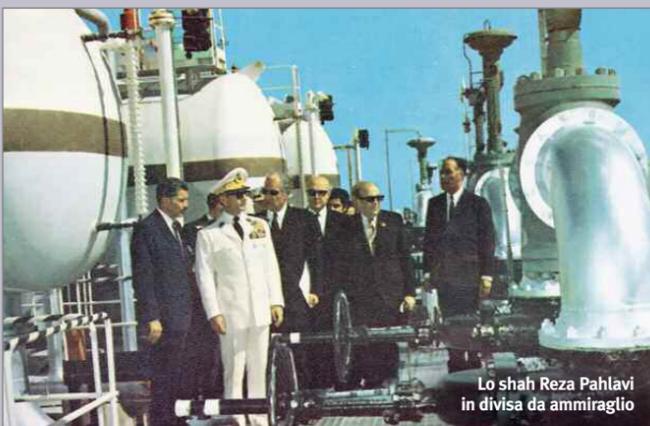


La fregata leggera *Sabalan* nel 1977



formazione iraniana c'era l'*Artemiz*, su cui alzava bandiera l'ammiraglio Farajollah Rasai (1910-2002), dal 1961 al 1972 comandante la Marina imperiale, e anch'egli allievo a suo tempo dell'Accademia di Livorno.

Prima della caduta del regime imperiale, furono acquistate le 4 fregate leggere da 1.540 t. classe "*Alvand*", elegante prodotto della Vosper Thornycroft inglese costruite nel 1967-1972, ma con un armamento formidabile, in rapporto alle dimensioni: cannone



Lo shah Reza Pahlavi in divisa da ammiraglio

da 114 mm e 2 pezzi antiaerei da 35 mm, un impianto trinato per missili sup/aria "*Sea Cat*", e un sistema missilistico antinave quintuplo "*Sea Killer*" Mk-2 realizzato dall'italiana Sistel, che inglobava la Contraves che forniva i radar di tiro "*Seahunter*", oltre un "*Limbo*" antisom. Nel 1974 furono ordinate in Francia 12 motomissilistiche tipo "*La Combattente-IIA*", che sarebbero state consegnate tra il 1977 e il 1981 come classe "*Kaman*", armate con 4 lanciamissili "*Harpoon*" e un Compatto da 76/62 mm di OTO-Melara; altre 6 in opzione sarebbero state cancellate dopo la caduta dello Scià, che in effetti non vide tutte le unità ordinate negli anni '70, in parte consegnate dopo la rivoluzione khomeinista. I programmi

La fregata leggera *Alvand*



comprendevano infatti anche varie classi di cannoniere e vedette (in parte realizzate localmente), e la creazione di un'adeguata componente logistica e specializzata, con le 2 unità di supporto da 4.700 t. classe "*Bandar Abbas*" di costruzione tedesca del 1974, e il moderno rifornitore di squadra *Kharg*, da 33.000 t., armato con un Compatto da 76/62 mm e con a poppa ponte di volo e hangar per 3 elicotteri, costruito in Gran Bretagna nel 1976-1978, ma consegnato solo nel 1983. Soprattutto, alla luce della crisi del 1971 e della partecipazione delle forze iraniane a operazioni oltremare (come il supporto dato all'Oman durante la guerra nel Dhofar del 1963-1976, con l'impiego di 4.000 uomini), fu rafforzata la componente anfibia, con le 4 LST da 2.600 t. classe "*Hengam*", sempre di costruzione inglese, consegnate a coppie nel 1974 e 1985, e le 5 LST/posamine classe "*Iran Ajir*" da 2.300 t. costruite in Giappone nel 1978-1979, cui si aggiunsero hovercraft anfibi tipo "*Wellington BH-7*" e piccole LCU.

Tuttavia, la terza e più spettacolare fase di potenziamento navale avviata dalla Scià poco prima della sua caduta, rimase sulla carta. I programmi del 1977-1979, in parte già contrattualizzati prima della rivoluzione, prevedevano infatti l'acquisizione di 4 super-cacciatorpediniere tipo "*Spruance*" americani, 8 fregate "*Kortenaer*" (1), nonché la creazione di una forza subacquea. Per quest'ultima, il primo passo sarebbe stato il trasferimento di 3 vecchi battelli ex US Navy classe "*Tang*" del 1952, "guppyzzati", per addestrare i primi sommergibilisti nazionali, mentre in Germania venivano ordinati 6 sottomarini di nuova generazione Type-209. La rivoluzione del 1979, tuttavia, se non impedì la consegna di alcune unità ormai già costruite in Francia e Gran Bretagna, bloccò ogni ulteriore aiuto americano: i 4 destroyer classe "*Kooroush*" (gli "*Spruance*" modificati) sarebbero stati completati per la US Navy nel 1981-1982, e vent'anni dopo ceduti a Taiwan, mentre la cessione del sommergibile *USS Trout*, ufficializzata il 19 dicembre 1978 con l'assegnazione del nuovo nome (*Kousseh*), fu cancellata tre mesi dopo, quando l'equipaggio iraniano era ormai stato addestrato. Il battello andò in riserva per poi essere impiegato sino al 2008 per attività sperimentali, mentre



Un sommergibile iraniano tipo Kilo

gli altri 2 "*Tang*" destinati all'Iran venivano più tardi ceduti alla Turchia. I contratti per le fregate e i sommergibili europei invece non divennero mai operativi, mentre diventava difficile anche reperire le parti di ricambio per il naviglio già in servizio. E in un momento quanto mai delicato, perché dopo un anno di incidenti frontalieri sempre più violenti, nel settembre 1980 scoppiava la guerra con l'Iraq, destinata a prolungarsi per 8 anni. La Marina iraniana entrava nel conflitto comunque più forte di quella di Saddam, che solo alla vigilia della guerra aveva firmato con l'industria italiana il famoso contratto del secolo per una flotta "chiavi in mano", comprendente 4 fregate "*Lupo*", 6 sofisticate

corvette, un rifornitore, più missili, elicotteri e attrezzature logistiche; e che non avrebbero mai alzato bandiera irachena, con un'unica eccezione, 37 anni dopo (2).

Nel 1980 l'Iran schierava quindi 3 vecchi cacciatorpediniere in condizioni non ottimali (soprattutto i 2 "*Sumner*", di fatto impiegati come batterie galleggianti), 4 fregate e 4 corvette relativamente recenti, 9 modernissime motomissilistiche classe "*Kaman*" (altre 3 giunsero nel 1981, mentre le 6 in opzione venivano cancellate), 6 dragamine, 2 unità per il rifornimento in mare, 7 navi anfibe, e decine di cannoniere e guardacoste, utili nel complicato scenario di Littoral Warfare, del Golfo Persico.

Il conflitto avrebbe decimato queste forze, soprattutto quando nel 1987-1988 lo scontro con gli Stati Uniti divenne frontale. Navi e aerei iracheni affondarono 2 corvette classe "*Bayandor*" (entrambe perdute nel 1982), una motomissilistica, 2 LST, 4 dragamine – un altro era già andato perso per incendio nel 1975 – e una decina di vedette, senza contare il naviglio minore e le imbarcazioni armate dai Pasdaran. La US Navy, poi, catturò nel 1987 la LST *Iran Ajr*, impiegata come posamine, per poi affondarla; quindi, durante lo scontro navale scaturito dall'operazione "*Praying Mantis*" (18 aprile 1988), colò a picco la fregata *Sahand*, la motomissilistica *Joshan*, e 3 barchini dei Pasdaran, danneggiando gravemente la fregata *Sabalan*, più tardi riparata.

Note

- (1) Altre fonti parlano di 12 similari F-122 (tipo "*Bremen*") tedesche.
- (2) Le fregate sono state acquistate dalla Marina italiana nel 1992, andando a formare la classe "*Soldati*". Le 4 corvette antinave sono state vendute nel 1995 alla Malaysia, mentre il rifornitore è dal 1986 bloccato in un porto egiziano. Per le 2 corvette portaelicotteri ferme sotto sequestro a La Spezia dal 1990 assieme agli equipaggi (che ovviamente si sono da allora dati il cambio), il lungo contenzioso si è finalmente sbloccato, e il 21 giugno 2017, a un mese dalla partenza dall'Italia, sono state ormeggiate nella base di Umm Qasr, dove verranno rimesse in servizio con l'assistenza di Fincantieri. Da notare che nel 2006 il nuovo Iraq ha ordinato 4 pattugliatori tipo "*Diciotti*", consegnati nel 2009.



La fregata *Sahand* in fiamme prima di affondare nel 1988



Il posamine Iran Ajr catturato e affondato nel 1987



Una motomissilistica classe Kaman



Un barchino d'assalto dei pasdaran



Fregate e corvette in esercitazione



Attacco dei Pasdaran nello stretto di Hormuz

Rinfoltire le fila della flotta fu complicato, nel corso della guerra: oltre alle 3 "Kaman" francesi, e alle 3 unità logistiche (2 LST e il rifornitore *Kharg*) dissequestrate da Londra, e mentre localmente era possibile realizzare solo imbarcazioni veloci, giunsero così in Iran negli anni '80 solamente 3 LST classe "Farsi" da 2.000 t. costruite in Corea del Sud (1985-1986), e 3 LCT da 1.300 t. olandesi classe "Amir" (1984-1985), poi replicate localmente in 2 esemplari nel 1994-1999, 2 cisterne e 4 navi da trasporto costruite in Pakistan nel 1980-1982, e naviglio minore.

Finita la guerra, il governo iraniano ha rimesso mano alla decimata Marina, ripartendo da dove si era bloccato 10 anni prima: nel 1988 infatti veniva firmato un primo contratto con l'URSS per 3 sommergibili tipo "Kilo 877EKM", consegnati tra 1992 e 1996, coi quali finalmente Teheran si dotava di un assetto agognato da decenni. Per la flotta di superficie, inizialmente ci si limitò ad avviare programmi di upgrade, anche per sostituire armi e sensori occidentali che via via diventavano inutilizzabili per la mancanza di parti di ricambio. Mentre negli anni '90 i vecchi cacciatorpediniere venivano radiati, le 3 fregate e le 10 motomissilistiche superstiti imbarcavano missili antinave cinesi C-802, mentre più tardi anche le restanti 2 "Boyandor" furono riarmate con missili e nuova artiglieria. Dalla Cina giunsero anche 10 motomissilistiche tipo "Hudong", entrate in servizio come classe "Thondor" nel 1993-1996 (tra 1991 e 1998 veniva anche armata una "Osa-II" ex irachena fuggita durante la Guerra del Golfo), mentre l'India vendeva 2 cisterne da 12.000 t, e localmente venivano costruite a decine le unità leggere, comprese 5 cannoniere di progettazione nordcoreana, le già citate 2 LST di modello olandese, e 13 LCU anfibi. Ma è nell'ultimo decennio che la Marina Iraniana ha avviato un tanto

ambizioso quanto autarchico programma di potenziamento, che punta ad espandere la componente subacquea con l'obiettivo di disporre anche di battelli lanciamissili, e che trasforma corvette in cacciatorpediniere; in effetti non manca di una logica aderente al particolare scenario navale che il Golfo Persico presenta, tipico di una insidiosa Littoral Warfare. Da qui il proliferare, a centinaia, di imbarcazioni minuscole (il "pulviscolo di microbori navali" di cui parlava l'ammiraglio francese Théophile Aube per la sua *Jéune Ecole*), anche telecomandate o suicide, armate con lanciarazzi anticarro e missili leggeri antinave cinesi, cui però in parallelo fa riscontro il rafforzamento della flotta di superficie (3). Una prima fase ha fatto largamente ricorso a processi di reverse engineering. Dopo aver ammodernato le "Kaman", infatti, i cantieri locali hanno realizzato, nel 2003-2006, altre 2 unità copiate da quelle francesi, ma armate con 4 missili C-802 e un cannone da 76/62 mm tipo "Fajr-27", "plagio" del Compatto di OTO-Melara. Le 2 unità hanno preso i nomi di quella affondata in guerra, e sono state seguite nel 2008 da altri 2 esemplari, formando la sottoclasse "Sina". Contemporaneamente, partiva lo sviluppo di una classe di unità (almeno 8, di cui ad oggi 2 o 3 operative) d'attacco da 450 t., sviluppo delle precedenti, classe "Kalat", sempre armate con missili C-802 nella versione indigena "Noor", che sono stati installati anche su vecchie unità come le corvette e i guardacoste degli anni '60.

Un processo simile è avvenuto per le fregate leggere. Ammodernate le "Alvand", nel 2006 è iniziata la costruzione di 2 unità frutto

**Note**

(3) Unità realizzate anche su disegno dei cantieri FB di Annone Brianza.

di una loro rielaborazione, già equipaggiate con missili C-802, e un sistema sup/aria nazionale, al pari del cannone da 76/62 mm e di un pezzo da 40/70 anche questo frutto di reverse engineering. Simili per forma e dimensioni, le maggiori differenze stanno nella presenza a poppa di un ponte di volo per l'impiego di un elicottero AB-212ASW (privo però di hangar), e per l'apparato motore tutto-diesel, che assicura maggiore autonomia ma una velocità di soli 30 nodi, contro i 39 raggiungibili dalle "Alvand" grazie alle loro turbine a gas. *Jamaran* e *Damavand* sono entrate in servizio nel 2010 e 2013, pomposamente annunciate come "cacciatorpediniere" nazionali. Ma in effetti la cantieristica iraniana si sta dando da fare. Nel 2012 è infatti partita la costruzione di altre 5 unità più grandi, tipo "Moudge", da 2.500 t., che saranno armate con missili sup/sup di nuovo tipo, che si ipotizza possano avere capacità cruise, mentre quelli da difesa aerea saranno a lungo raggio. Inoltre a poppa sarà presente anche un hangar per l'elicottero. La prima unità risulta essere in allestimento, le altre 4 in costruzione.

Tuttavia, le ambizioni non si fermano qui, anche se sulla costruzione di una grande unità lunga 145 metri e del dislocamento stimato in 7.500 t. si sa poco, dopo i primi annunci fatti nel 2014. Si parla infatti sia di una nave addestrativa con capacità multiruolo, sia del primo di 6 cacciatorpediniere classe "Khalije Fars", che per la verità appare un programma davvero troppo ambizioso, e del quale ad ogni modo si conoscono pochi dettagli.

Più pragmatica la strada seguita per la componente subacquea. I 3 "Kilo" russi (classe "Tareq"), costati 600 milioni di dollari, si sono rivelati una grossa sfida operativa e manutentiva, ma dopo un radicale upgrade iniziato nel 2012, nella base di Bandar Abbas, da

cui possono minacciare le rotte di accesso allo stretto di Hormuz, 2 sono sempre pronti all'impiego, e un terzo in manutenzione o addestramento. Già verso la fine della guerra con l'Iraq erano poi stati acquistati una mezza dozzina di mini-sommergibili nordcoreani tipo "Yuno" (copia degli "Yugo" jugoslavi): nel 2006 è iniziata la costruzione di mezzi locali, prima col prototipo da 350/400 t. *Nahang*, poi con i più piccoli e riusciti "Ghadir", che tra 2007 e 2012 sono stati consegnati in 21 esemplari (di versioni diverse), armati con 2 lanciasiluri e la possibilità di rilascio di mine. Nel 2013 veniva varato il *Fateh*, sommergibile costiero da 600 t. da replicare in un secondo esemplare, ed entrambi destinati all'impiego nel Mar Caspio entro il 2015.

Nel 2008 era però stato annunciato l'avvio della costruzione del *Qaaem*, un battello da 1.200 t. che viene accreditato di un propulsore AIP, e che sarebbe il prototipo di una classe denominata "Besat". Dei 2 battelli annunciati, uno sarebbe alle prove e il secondo in costruzione: ma poco se ne sa di certo, e restano i dubbi sia sulla propulsione AIP (che potrebbe essere frutto di un contratto con la Cina), sia sulla possibilità di lanciare missili cruise, e tantomeno balistici a corto/medio raggio, frutto di programmi comuni con la Nordcorea. Quel che è certo, è che la flotta iraniana, che da un decennio fa esperienza anche fuori dal Golfo Persico - dove alle tensioni con le flotte occidentali, si va aggiungendo un sempre più probabile scontro con l'Arabia Saudita -, impegnandosi in missioni a lungo raggio per "mostrare la bandiera", e nelle attività anti-pirateria, e di supporto agli insorti yemeniti, sta seguendo, nell'era degli Ayatollah, le ambizioni dell'epoca imperiale.

# GENEPESCA marinai contro le avversità del destino

Paolo Ponga

Questa è una storia di mare e di marinai italiani. Poco conosciuta come spesso sono quelle che riguardano uomini comuni che vivono, lavorano e rischiano la morte.

È il 26 maggio 1945. La guerra è finita da un mese e nelle acque livornesi transita il grosso peschereccio d'alto mare *Genepesca I*. L'imbarcazione, lunga oltre 70 metri, si sta avviando verso il proprio destino, per raccontare il quale occorre andare indietro nel tempo, tramite una lunga ricerca storica.

All'inizio del ventennio fascista, il Governo si rese conto di come la nostra bilancia commerciale fosse spostata verso le importazioni, anche di natura alimentare, a causa per lo più di deficit di natura evolutiva legati agli impianti ed ai metodi di produzione. Venne così avviata la famosa "battaglia del grano", a cui si affiancò presto la "battaglia del pesce", che imponeva lo sviluppo di una flotta d'alto mare rivolta essenzialmente all'Oceano Atlantico. I mari italiani erano infatti battuti da una miriade di piccole barche da pesca, mentre le colonie erano lontane ed assolutamente non attrezzate per moderne industrie di conservazione. Occorreva così, secondo il regime, iniziare la concorrenza con le grosse flotte nordeuropee; quelle dei paesi affacciati sull'atlantico e con una lunga tradizione di pesca legata a sistemi e macchinari moderni: un'impresa certamente non facile. Nel 1923 vennero costituite due società, la "SAPRI" e la "IPES", che daranno ben poche soddisfazioni; in particolare la seconda, di proprietà di un membro di casa Savoia, venne giustamente accusata di essere un'azienda parassitaria che approfittava in ogni modo di aiuti e sgravi fiscali grazie alle protezioni del regime, senza però dare risultati apprezzabili. Nel 1931 si fece avanti l'Industria Italiana di Pesca Atlantica ("Italpesca") di Livorno, che vinse l'assegnazione di tre moderni pescherecci da parte del Ministero dell'Agricoltura; al momento della loro consegna, la società era tuttavia finita in fallimento.

La situazione stava però finalmente cambiando con la fondazione nel 1935 a Roma della "Genepesca", società che aveva sede

operativa a Livorno e che aveva tutti i numeri per imporsi sul mercato, grazie anche ad un vulcanico amministratore delegato, Flavio Avezzano. Questi ritirò i tre pescherecci del Ministero, assorbì le imprese fallite e gettò la "Genepesca" nella mischia internazionale nel periodo in cui le sanzioni comminate dalla Società delle Nazioni per la nostra aggressione all'Etiopia stavano generando grossi problemi all'industria alimentare italiana. Inoltre la società entrò presto a far parte del Gruppo "Gaslini", di proprietà del grande imprenditore e filantropo genovese Gerolamo



Il relitto del *Genepesca I* a 33 metri di quota. È a circa 1 miglio dalla costa nei pressi del Faro di Vada nel tratto di costa del Mar Tirreno compresa tra le foci dei fiumi Fine e Cecina. Le secche sono circa 4 miglia al largo con scogli affioranti e fondali sabbiosi di profondità massima di 2,5 metri

Gaslini (1877-1964). Questi, iniziata la carriera nel commercio dell'olio, creò in seguito un impero economico acquisendo società alimentari, immobiliari, finanziarie ed agricole, gestendo il gruppo sempre con grande polso di ferro e parsimonia leggendaria (e, se vogliamo, agganci in tutti i governi succedutisi negli anni). A seguito però della morte dell'amata figlia Giannina, mancata perché "la scienza medica non è stata in grado di curarla", fondò a proprie spese dapprima l'Istituto Gaslini di Genova e successivamente la Fondazione Gaslini, in cui entreranno tutte le sue imprese: parsimonia quindi, ma non certo avarizia. La "Genepesca", sostenuta finanziariamente da Gaslini e dall'IFI ("Istituto Finanziario Industriale"), e politicamente da Ciano e Mussolini, rappresentava in quegli anni il fiore all'occhiello del settore ittico italiano, con navi moderne ed un'industria conserviera adeguata a terra. Vennero infatti varate alcune delle motonavi più competitive a livello mondiale, migliorati e potenziati gli impianti di conservazione e trasformazione a terra del pesce, e venne

## Paolo Ponga

Ha 55 anni. Dopo aver fatto studi storici, si dedica a lavori commerciali; attualmente è *area manager* di una multinazionale alimentare. Da sempre con il mare nel cuore, è subacqueo appassionato di relitti e della loro storia. Pubblica regolarmente su diverse riviste cartacee ed online storie di viaggi e di mare.



creata una rete di punti vendita per la distribuzione commerciale. Mancava la fiducia del consumatore verso il pesce congelato: in questa direzione si impegnarono la società ed il regime fascista con una campagna di promozione verso questo tipo di alimento, supportata da pubblicitaria di vario tipo e da ricettari distribuiti nei punti vendita.

Nell'ottica di sviluppo dell'azienda, vennero ordinati ai cantieri di Riva Trigoso presso Sestri Levante (ora Fincantieri) altri due pescherecci modernissimi, i *Genepesca I e II*, varati il 24 febbraio ed il 10 aprile 1940, quando la guerra già infuriava in Europa ed era per noi alle porte. Il *Genepesca I* era lungo 72,60 x 12,20 x 7,25 metri, per 1620 tonnellate di stazza lorda e disponeva di un motore diesel collegato ad un'unica elica quadripala; gli uomini di equipaggio erano 31.

Destinate principalmente alla pesca in Atlantico, le barche partivano da Livorno per una crociera di due o tre mesi, a seconda della fortuna delle peschate; di solito veniva effettuato un unico scalo, spesso alle Canarie, per fare il pieno di viveri e carburante. Individuati i branchi di pesce, venivano calate in mare le gigantesche reti che, una volta piene dopo circa tre ore, si provvedeva a tirare a bordo e quindi rovesciare il contenuto in una grande fossa posta a poppa dell'imbarcazione. Qui rapidamente il pesce veniva pulito, privato della testa e della coda e lavato. La testa finiva quindi in una macina per la produzione di alimenti animali che riduceva il pesce in farine, mentre il resto veniva messo in cassette e surgelato immediatamente a temperature inferiori ai -18°C. Il ciclo si ripeteva ogni 3 ore, 24 ore al giorno, per sette giorni alla settimana, durante tutta la crociera destinata alla pesca. Una vita massacrante.

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il *Genepesca I* continuò, seppur in maniera più limitata, la sua attività di raccolta del pesce per le popolazioni sempre più affamate durante quei terribili anni. Il fatto è confermato dalle carte relative al cacciatorpediniere *Antonio Cascino*, una delle navi di scorta più attive durante la guerra, che nel 1942 fu incaricato durante una missione della protezione della motonave in acque greche. La base del *Genepesca* era sempre Livorno, città che fu duramente colpita durante il conflitto: subì infatti bombardamenti e devastazioni da Francesi, Inglesi, Americani ed infine Tedeschi. Le due incursioni aeree più devastanti avvennero il 28 maggio ed il 28 giugno 1943 che causarono centinaia di vittime e decine di migliaia di sfollati. Furono rasi al suolo il centro storico e chiaramente le zone portuali ed industriali; anche gli stabilimenti *Genepesca* furono colpiti. Il porto di Livorno era infatti considerato

obiettivo prioritario, poiché era un nodo strategico per i rifornimenti verso il Nord Africa e tutta l'area mediterranea, mentre i cantieri e le industrie producevano anche materiale bellico. La distruzione fu così terribile che al termine della guerra solo l'8% degli edifici del centro cittadino poteva considerarsi illeso ed agibile. Naturale che da allora la gente di Livorno abbia sviluppato un odio feroce per tutte le guerre.

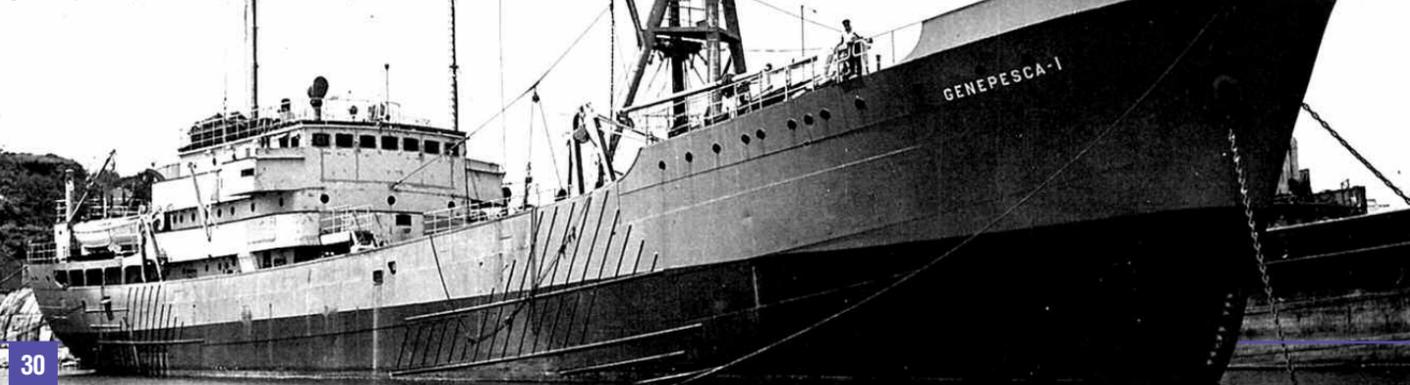
Era quindi con uno stato d'animo di sollievo che i marinai del *Genepesca I* si avviavano da Tunisi verso il porto di casa il 26 maggio 1945, a guerra ormai finalmente conclusa, felici di essere scampati alle insidie del conflitto sul mare. Il grande peschereccio aveva però un appuntamento con il destino: giunto in direzione Sud-sud-ovest del faro di Vada, vicino a Livorno, incappò in una mina magnetica; ci fu una enorme esplosione che tranciò di netto la prua e fece inabissare repentinamente la motonave. Di che origine fosse esattamente l'ordigno, non è dato sapere; probabilmente era germanico, messo in mare per impedire l'accesso al porto e rallentare l'avanzata degli anglo-americani. Per un colpo incredibile di fortuna, o forse per l'aiuto del cielo, i 31 marinai d'equipaggio sopravvissero e non furono segnalate vittime. Il *Genepesca I* fu la terz'ultima nave italiana vittima del secondo conflitto mondiale: nel 1947 andò perduto il piroscafo *Luana* a causa ancora di una mina e nel 1949 esplose il trasporto *Panigaglia* durante le operazioni di smilitarizzazione di Pantelleria.

La società "Genepesca" sopravvisse alla guerra, sempre diretta egregiamente da Flavio Avezzano e da Gaslini, che la inserì nella Fondazione omonima; in seguito venne venduta al gruppo FIAT. Il *Genepesca I* venne ricostruito e varato col medesimo nome nel 1950 nei cantieri di Monfalcone, andando poi ad affiancare altri 9 battelli omonimi realizzati per la pesca oceanica e numerati da *I a X*. Il massimo fulgore dell'impresa si ebbe negli anni '50 e '60, durante i quali la società attraversò un periodo di grande successo, al punto che il marchio "Genepesca" era diventato sinonimo di "pesce surgelato", appunto il

"Pesce Genepesca".

La motonave *Genepesca I* è attualmente visitabile mediante un'immersione subacquea. Giace spezzata in due tronconi su di un fondale sabbioso a 33 metri di profondità; la visibilità sul relitto è estremamente variabile a seconda delle correnti e delle condizioni del mare. Il troncone principale, quello di poppa, è lungo 55 metri e risulta leggermente sbandato sul lato di babordo, mentre il fumaiolo è scomparso, agganciato a qualche rete e la prua si trova ad un centinaio di metri di distanza. Si tratta di un'immersione relativamente facile, con un caratteristico passaggio sotto poppa dove si trova ancora il timone, ma non l'elica, in qualche modo recuperata dal fondo. Come sempre accade, la motonave, da peschereccio predatore, è ora diventata la casa di numerose specie marine: sono presenti nuvole di castagnole, saraghi, branchi di boghe, qualche grongo curioso od una murena che si affaccia dalle lamiere, e spesso anche cernie e dentici a caccia. Un'immersione nella storia di uomini che facevano un duro lavoro, sempre irto di pericoli.

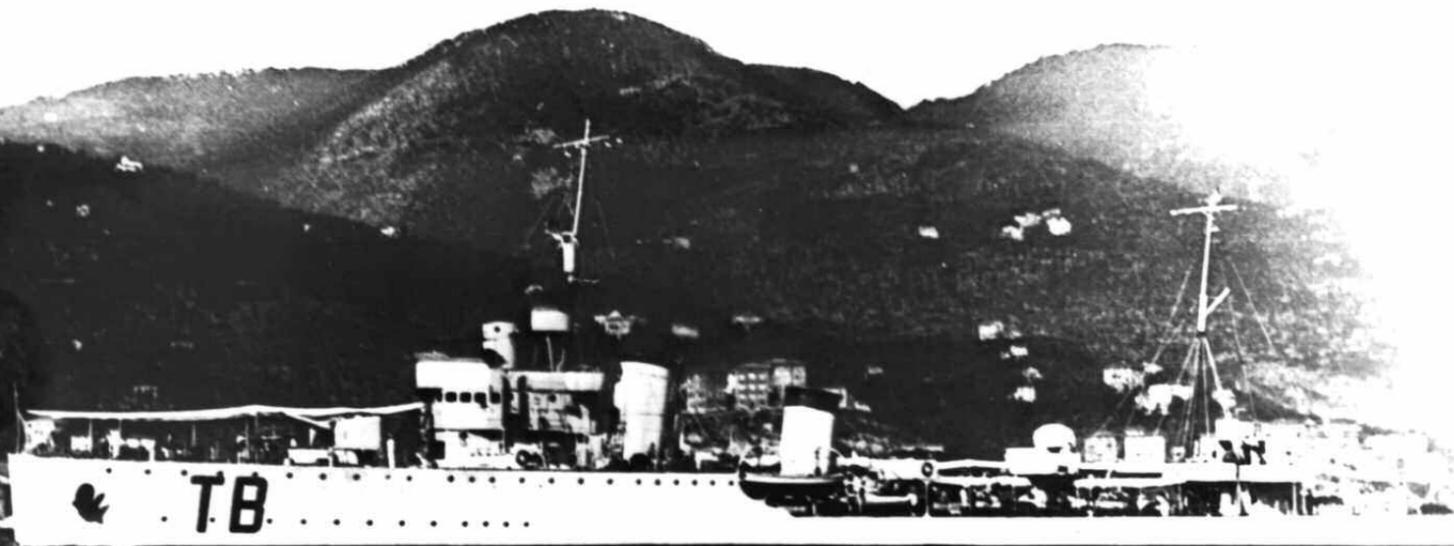
Il secondo *Genepesca I* durante gli anni '50



# La perdita della Settima flottiglia cacciatorpediniere

## Giugno/Settembre 1940

Alberto Fiaschi - Socio e vicepresidente del Gruppo di Piombino



Il CT Turbine

Il *Turbine* era giunto a Tobruk il 5 giugno 1940 come capo della Settima flottiglia cacciatorpediniere. La prima squadriglia era composta dai cacciatorpediniere *Turbine*, *Euro*, *Nembo* e *Aquilone*; la seconda da *Espero*, *Zeffiro*, *Ostro* e *Borea*.

Tobruk, una baia naturale protetta da un'alta parete rocciosa con la bocca rivolta ad Est-Sud-Est a circa 100 chilometri dal confine con l'Egitto, era stata classificata come base navale di seconda categoria, completamente attrezzata per riparazioni urgenti e ben dotata di difesa antiaerea oltre che antinave. Anche il porto, dotato di numerose banchine, attrezzature e pontili, era ben riparato dai costoni rocciosi circostanti. Inoltre si era provveduto all'installazione di distillatori e di un centro chirurgico in caverna.

Il giorno successivo al suo arrivo, l'unità navale era stata immediatamente sottoposta a pesanti lavori di trasformazione perché la dichiarazione di guerra sarebbe stata consegnata solo 4 giorni più tardi.

La sera stessa tutta la prima squadriglia era uscita per rilasciare uno sbarramento di mine davanti alla baia; l'otto giugno, *Euro* ed *Aquilone* avevano depositato un altro sbarramento di mine davanti a Bengasi mentre il *Turbine* incrociava a largo per proteggerli.

Poi, il 10 giugno, il Duce aveva parlato: la dichiarazione di guerra

era stata consegnata a Francia e Gran Bretagna. A Bengasi la notizia si diffuse il giorno successivo, poco dopo le 13, mentre gradualmente la piazza del Municipio andava riempiendosi per ascoltare i comunicati che uscivano dagli altoparlanti tra inni fascisti e marce militari.

A Tobruk c'erano stati due allarmi aerei fin dal primo giorno, poi, il 12 giugno l'inferno.

Ancor prima dell'alba tutti ai posti di combattimento, mentre già si udiva il frastuono delle batterie. A seguire la fragorosa voce dei grossi calibri del *San Giorgio*, un vecchio incrociatore corazzato trasferito in quella baia come nave stazionaria per la difesa navale. In porto erano presenti il *Turbine*, il *Nembo* e l'*Aquilone* e diverse unità sia mercantili che di dragaggio.

L'attacco proveniva dal cielo e dal mare. Il bombardamento aereo si protrasse fino alle 06:30 provocando danni alle banchine e l'affondamento di due galleggianti mentre due incrociatori e quattro cacciatorpediniere inglesi erano tenuti a distanza dai cannoni del *San Giorgio*. Così il nemico decise di sfogare la rabbia su una flottiglia di dragamine sorpresa dall'attacco mentre stava operando per un'azione di dragaggio e bonifica delle acque di accesso al porto. Una flottiglia praticamente innocua, perché queste navi era-

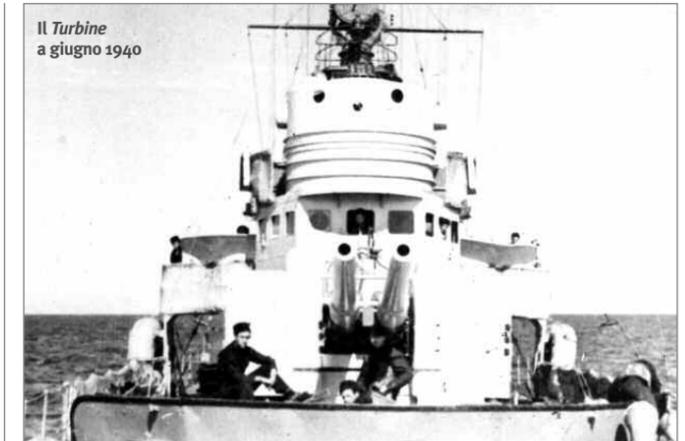
no dotate di piccoli cannoni da 76/40 che di certo non avrebbero potuto procurare alcun danno alle possenti unità britanniche. Il capo flottiglia, il *Berta* (un peschereccio di sole 650 tonnellate che prima si chiamava "Triglia"), centrato in pieno dai proiettili inglesi, manovrato dagli unici due superstiti, un sergente macchinista ed un marinaio, affondò davanti agli sbarramenti e fu forse la prima nave perduta all'inizio della guerra. Il comandante del *Giovanni Berta*, Capo nocchiere di prima classe Angelo Paolucci, fu decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare, forse la prima del secondo conflitto mondiale.

Il 14 giugno, quando ormai era notte, il *Turbine* ricevette l'ordine di salpare e con lui anche il *Nembo* e l'*Aquilone*. Nel mare calmissimo, i tre CC.TT. sfrecciavano alla velocità di 30 nodi nonostante i rischi per la fitta nebbia che impediva qualsiasi avvistamento ma che, al contempo, li proteggeva. All'alba i tre caccia giunsero davanti a Sollum e subito cominciarono a bombardare la costa; poi il *Turbine*, resosi conto che il tiro del nemico era inefficace, si addentrò nel golfo per un bombardamento ravvicinato; gli altri due caccia lo seguirono. L'incursione fu ripetuta il 26 giugno.

Il 19 giugno il *Turbine* affondò il sommergibile *Orpheus* proprio davanti alla baia. La nave fu costretta ad interrompere la caccia dopo aver esaurito le bombe di profondità e la chiazza di nafta che era venuta a galla fu ritenuta una simulazione. Rifornitosi con le bombe dell'*Euro*, il *Turbine* era tornato sul posto ma, dopo aver incrociato per circa un'ora con l'aiuto di un idrovolante, rinunciò senza aver trovato traccia del disgraziato sommergibile ormai immobile sul fondo: nessuno dei 56 uomini di equipaggio poté salvarsi.

Nel pomeriggio del 28 un'incursione aerea per il bombardamento del campo di aviazione "T2" provocò l'involontario abbattimento dell'aereo di Italo Balbo.

Il primo luglio il *Nembo* e l'*Aquilone* uscirono in soccorso della seconda squadriglia che, dopo aver sostenuto per oltre due ore l'attacco nemico, il 28 giugno aveva per in combattimento l'*Espero*. Salpato da Taranto il giorno precedente, l'*Espero* guidava un convoglio veloce di trasporto truppe e materiali per l'Africa, insieme a *Ostro* e *Zeffiro*. Gli stessi inglesi riferirono che il cacciatorpediniere,



Il Turbine a giugno 1940

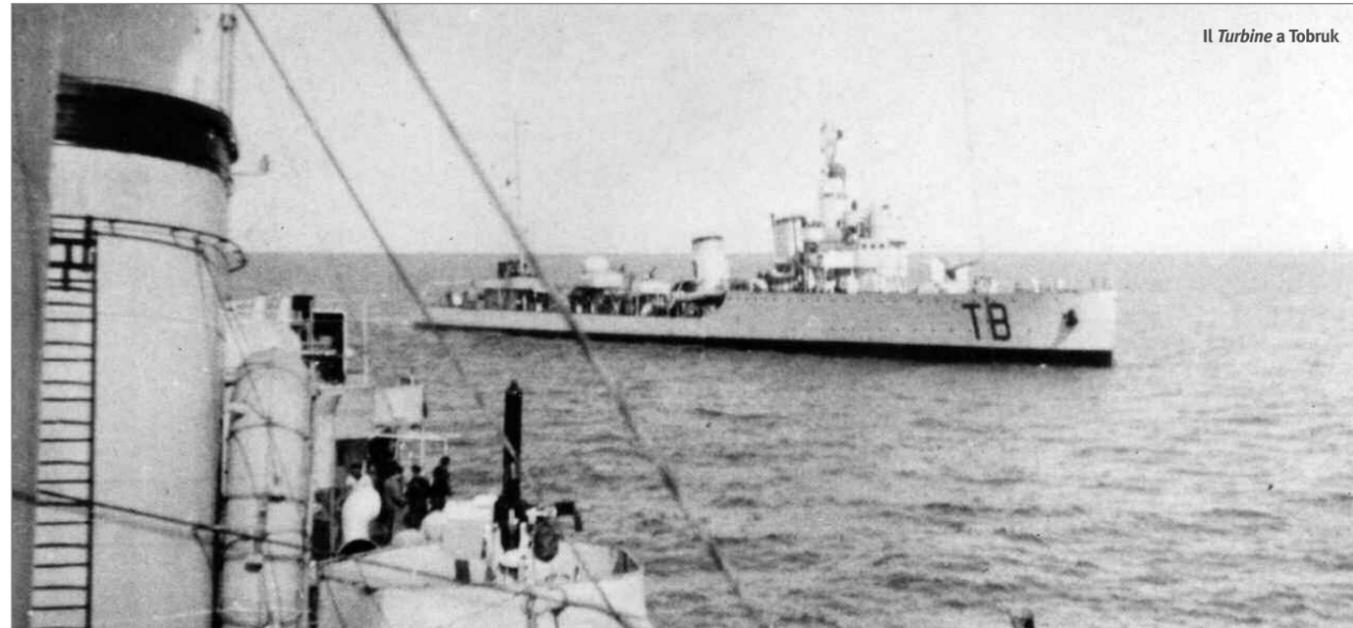
ormai distrutto dai colpi ricevuti, continuò a sparare fino a quando il mare non si richiuse sopra di lui. Furono raccolti 47 superstiti ma non c'era il comandante Baroni che, secondo tradizione, aveva voluto affondare con la sua nave. Altri superstiti, che erano riusciti a salire su tre zattere, andarono incontro ad un'altra terribile tragedia.

Intanto, a Tobruk gli attacchi si susseguivano incessanti, anche più volte al giorno, ed il più terribile fu quello del 5 luglio.

Lo *Zeffiro*, sopravvissuto insieme all'*Ostro* alla tragedia dell'*Espero*, era salpato di primo mattino per fare rifornimento di munizioni utilizzando il tunnel di collegamento con il deposito. Durante il trasbordo delle munizioni tutte le armi del porto iniziarono il fuoco di sbarramento contro un ricognitore che, sbucato dal deserto, sorvolò tutta la baia uscendone miracolosamente indenne. Qualche ora più tardi, quando ormai lo *Zeffiro* aveva ripreso la fonda in mezzo alla baia, un altro ricognitore attraversò quell'inferno di fuoco per fotografare di nuovo la posizione delle nostre navi. Il primo allarme fu dato intorno alle 14, un altro alle 16, un altro ancora alle 18, infine l'ultimo alle 20. Sei aerosiluranti "Fairey Swordfish" attaccarono a bassissima quota anche per



Il CT Borea affondato nel Porto di Bengasi



Il Turbine a Tobruk

rendere inefficaci le mitragliere delle navi che, con alzo limitato, avrebbero potuto colpirla l'una con l'altra. Dei sei siluri sganciati, uno finì contro gli sbarramenti del *San Giorgio*, gli altri, invece, andarono a segno.

Poco dopo le 20:00, non appena si era udita la sirena dell'allarme, mentre due marinai dello *Zeffiro* si contendevano il posto ad una mitragliera delle piazzole di centro, una tremenda esplosione squarciò la prua poco più avanti.

Lo *Zeffiro*, ormeggiato proprio vicino al *Turbine*, era stato spezzato in due, colpito a prua da un siluro che aveva fatto esplodere il deposito munizioni. Quando uno dei due marinai ebbe la forza di sollevarsi si trovò di fronte ad una visione apocalittica: la prua squarciata stava velocemente affondando, il cannone distrutto ciondolava appeso sulla dritta, alcuni corpi giacevano inerti sul ponte e l'acqua entrava con violenza dall'enorme falla.

Da ogni parte si udivano grida di dolore, richieste di aiuto, madri invocate da quei giovanissimi combattenti che forse non le avrebbero più riviste. Mentre il marinaio cercava una possibile via di fuga, il Comandante dal castello di prua tentava inutilmente di organizzare il salvataggio ordinando di provvedere ai feriti e di mettere in mare le scialuppe, ma quasi tutti i marinai, ormai resi incoscienti dallo spavento, ignorarono gli ordini e si tuffarono in mare per raggiungere a nuoto le banchine o per aggrapparsi a funi e biscagline calate dalle navi vicine.

La prua affondò immediatamente, mentre l'altro troncone della nave si stava inabissando lentamente. Intanto il marinaio, che si era faticosamente arrampicato verso la poppa, aveva deciso di gettarsi in mare senza salvagente perché si era sparsa la voce che i salvagente potessero strozzare chi li indossava. Tolto il camiscaccio, scavalcò la battagliola al giardinetto lasciandosi scivolare dal bordo ma, proprio mentre si girava stando in piedi sul paelica ormai semisommerso facendosi il segno della croce per affidarsi al mare, vide avvicinarsi una motobarca manovrata da un arabo che lo invitava a salire; con lui salirono altri due marinai. Mentre dirigevano velocemente verso terra, un caccia inglese si avventò sulla piccola imbarcazione mitragliandola. Quell'aereo

riuscì ad andarsene senza che nessuno avesse sparato un solo colpo per tentare di abbatterlo.

Parte dell'equipaggio dello *Zeffiro* poté salvarsi trasferendosi a bordo del piroscalo a cui si era attraccato. Dopo solo otto minuti, gli alberi della nave spuntavano dall'acqua formando con i pennoni due drammatiche croci.

Il mattino seguente il Comandante dello *Zeffiro* fece riunire i superstiti sul piazzale del comando navale; così poté stabilire che 36 persone avevano perso la vita nel tragico attacco: tra di loro anche il marinaio che aveva tentato di prendere posto alla mitragliera. Da lontano i sopravvissuti potevano scorgere una piccola parte dell'albero maestro della loro nave che sporgeva ancora dal mare ed in molti si misero a piangere.

Lo *Zeffiro* fu il secondo cacciatorpediniere della settima flottiglia ad andare perduto e non venne mai recuperato.

Con le prime luci dell'alba l'equipaggio del *Turbine* poté rendersi conto che, a dritta della nave, il piroscalo *Manzoni* gli aveva fatto da scudo: colpito da un siluro era ora sbandato su un fianco; poco più avanti l'*Euro* sembrava essersela cavata con poco: il siluro, impattando contro la catena dell'ancora, aveva danneggiato gravemente, ma non irrimediabilmente, la prua. Tuttavia le lamiere dello scafo avevano subito una preoccupante torsione e nessuno dei porti libici era attrezzato per effettuare le necessarie riparazioni.

Un quarto siluro aveva colpito il *Liguria* a poppa. Grazie alla tenuta delle paratie fu evitato l'affondamento portando la nave ad incagliarsi. Il quinto siluro aveva colpito in pieno il *Serenitas* senza affondarlo, così era stato possibile rimorchiare in secca anche quella nave. Tre dei sei aerosiluranti nemici erano stati abbattuti, uno di essi dalla torpediniera *Climene*.

Questo è quanto fu riportato dal Bollettino di Guerra n. 30 del 10 luglio 1940 - XVIII: "(...) Il nostro caccia *Zeffiro* è stato affondato ma l'equipaggio salvo.(...)"

Il 17 luglio, il *Nembo*, gemello del *Turbine*, terminata la pulitura delle caldaie, si staccò dalla banchina per dare la fonda in rada. Così, nel pomeriggio, il *Turbine* poté ormeggiare in banchina per effettuare a sua volta la medesima manutenzione.

Intanto i bombardamenti aerei, ripetuti anche più volte al giorno, erano diventati ormai una consuetudine.

Il 19 luglio un primo allarme venne dato alle 17:15, quando tre bombardieri inglesi apparvero improvvisamente nel cielo lanciando numerose bombe, due delle quali mancarono di poco il *Liguria*, già colpito nell'attacco del 5, mentre altre caddero vicinissime ad un altro piroscalo senza colpirlo. La contraerea non si fece attendere e, nel tumultuoso fuoco di sbarramento, un aereo colpito, dopo aver perso leggermente quota, si allontanò subito dileguandosi all'orizzonte. Anche i nostri caccia riuscirono ad impegnare i bombardieri in fase di rientro colpendone un altro che, dopo aver perso quota, cominciò a precipitare accompagnato da una sottile scia di fumo nero. Era appena stato dato il cessato allarme che, poco dopo le 18:00, ne veniva dato un altro. Alle 19:00 un idrovolante puntò decisamente sul *Turbine* attaccandolo sulla dritta a bassa quota. L'aereo s'infilo coraggiosamente nel tunnel di colpi vomitato dalle mitragliere della nave e, colpito, cominciò subito a perdere quota. Per alleggerirsi, fu costretto a sganciare le bombe che, sfiorato il bordo, caddero in mare sulla sinistra della nave, mentre nessuno accennava a ripararsi. Anche quando ebbe superato la nave, la scia di fuoco delle mitragliere continuò ad inseguire l'aereo che, colpito nuovamente, fu costretto a tentare l'ammarraggio poco fuori degli sbarramenti del porto. Un dragamine riuscì a soccorrere i naufraghi poco prima che l'aereo affondasse.

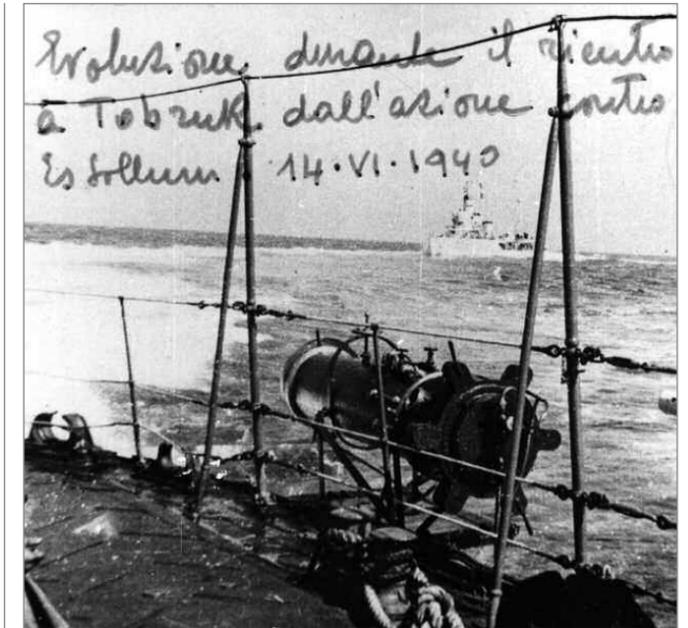
Dopo circa mezz'ora un altro allarme e poco prima delle due il cielo s'illuminò ancora di lampi, delle scie luminose dei traccianti, accompagnate dal crepitio delle armi e dalle esplosioni, mentre la luce dei bengala lanciati dagli aerei aveva trasformato la notte in giorno. Un'esplosione, seguita da un grande bagliore, fu l'ultima prima di un inatteso silenzio, appena intaccato dalle urla e dai lamenti dei feriti, tra l'imperversare delle grida di comando, mentre un brulicare di lance dirigeva da ogni parte verso le navi colpite. Il *Nembo*, che si era appena avvicinato con il *Turbine*, colpito al centro-dritta, era tristemente rovesciato sul fianco sinistro, rimanendo affiorante sull'acqua. L'*Ostro* affondò alle 01:44, dopo solo dieci minuti da quando venne colpito da un siluro in corrispondenza del deposito munizioni di poppa. Il *Nembo* affondò subito dopo, alle 01:45, dopo essere stato colpito da un siluro fra le caldaie 2 e 3 sulla dritta. Un piroscalo, semiaffondato, riuscì ad arenarsi.

Gli attacchi erano partiti dalla *HMS Eagle*, una delle più vecchie portaerei Britanniche.

La sera successiva il *Turbine* fu costretto a partire per Bengasi per continuare i lavori alle caldaie.

Il 17 settembre, in piena notte, anche Bengasi veniva colpita da un'incursione aerea e l'equipaggio del *Turbine* dovette constatare che lì le bombe cadevano a segno, anche perché Bengasi era scarsamente dotata di difesa contraerea. Ma forse la precisione degli inglesi era dovuta a ben altri fattori. A Bengasi, infatti, viveva una consistente comunità di indiani tra i quali potevano annidarsi delle spie che durante i bombardamenti notturni, informavano i piloti degli aerei inglesi utilizzando segnali luminosi. Dopo la cattura di cinque spie i bombardamenti s'interruppero ed in seguito non furono più così precisi.

Il primo ad essere colpito fu un piroscalo che subito si incendiò. Poi fu la volta della torpediniera *Cigno*, colpita a prua, mentre altre bombe sfioravano il *Turbine*. L'acqua sollevata dalle esplosioni inondava nave ed equipaggio, mentre si avvertiva lo sbattere della pioggia di schegge incandescenti che rimbalzavano sulle sovrastrutture: in sei vennero colpiti tra i quali un giovanissimo



segnalatore ferito gravemente alla testa; altre schegge schizzavano in mare facendolo ribollire alla luce dei bagliori della battaglia. Il *Borea*, colpito in pieno da due bombe mentre si trovava ormeggiato alla banchina, affondò velocemente alle ore 01:00 per lo scoppio di una bomba al disotto della chiglia. Quando il frastuono della battaglia si placò improvvisamente, i lamenti, le grida e gli ordini impartiti freneticamente appena si udivano, diluiti nell'ampio spazio della baia. Tutto era avvenuto in un momento, ma dopo pochi minuti di silenzio un secondo attacco fece riesplodere il combattimento. Un pontone fu affondato, un rimorchiatore colpito da una bomba incendiaria, si diresse rapidamente in soccorso d'un piroscalo anch'esso incendiato. Nelle prime ore del mattino una motonave tentò di uscire dal porto seguendo la rotta normale, ma una tremenda esplosione confermò che 6 "Swordfish" dell'819° squadrone avevano deposto un campo minato mentre i 9 "Swordfish" dell'815° squadrone sferravano l'attacco. Con azione coraggiosa, la motonave fu subito soccorsa da due rimorchiatori che la trascinarono in secca. Così, poco dopo le 20, il Comandante del *Turbine* decise di uscire dal porto percorrendo una rotta diversa dal solito. Il cacciatorpediniere riuscì a guadagnare lentamente il largo senza incidenti, mentre tutti scrutavano la superficie dell'acqua con il cuore in gola. Non fu altrettanto fortunato l'*Aquilone* che lo aveva seguito. Mentre veniva squarciato da due esplosioni, l'ondata d'urto fece violentemente sobbalzare anche le lamiere del *Turbine*. Alle 20:45 due mine erano scoppiate al centro ed a poppa della nave. La nave cominciò subito a sbandare e poco dopo affondò su un fondale di 13 metri in posizione 32°06'28" N e 20°01'30" E. Non potendo tentare di soccorrere i naufraghi per non incappare a sua volta nelle micidiali mine magnetiche, il *Turbine* restò comunque in zona e non ripartì se non dopo aver appreso dai pescherecci, gli unici in grado di prestare soccorso, che tutti i naufraghi erano stati posti in salvo. In lontananza, dal *Turbine*, si poteva ancora osservare lo spettacolo del fuoco di sbarramento. Dopo soli quattro mesi di guerra era tutto ciò che restava della settima flottiglia.



Gli Inglesi la condanneranno a morte, la pena venne commutata in ergastolo. L'Esodo divenne biblico, dal dicembre 1946 sino all'ultimo viaggio della Motonave *Toscana* il 20 marzo 1947: a bordo dell'Unità fu trasferita a Venezia anche la salma di Nazario Sauro.

A metà settembre '47 parte il Contingente Alleato, il 17 settembre un Colonnello dell'Esercito USA consegna simbolicamente le chiavi della Città ad un Funzionario jugoslavo. Pola addio, su 34.000 abitanti 32.000 hanno lasciato la Città.

### Territori interni dell'Istria e delle Province di Trieste e Gorizia

L'italianità era più diluita e certamente significativa la presenza di croati e sloveni; data la estrazione sociale media, l'amalgama tra le nazionalità più facile.

L'Articolo 19 del Trattato prevedeva la possibilità, per quanti di lingua italiana, compresi nelle zone passate alla Jugoslavia, di optare per la cittadinanza italiana e trasferirsi di conseguenza in Italia.

L'oppressione dei Governanti e le misere condizioni di vita imposte, scavarono un solco tra Autorità e la maggior parte della popolazione più progredita.

In Istria e nel Goriziano, nella primavera 1948, il numero di opzioni si impennò. A causa del fenomeno la data limite di pre-

sentazione delle domande fu dilazionata dalle Autorità Italiane sino a marzo 1951: oltre alle città anche le campagne si svuotarono di italiani.

### Dimensioni dell'ESODO, un commento

Il censimento nazionale del 1939 concludeva che nelle Province di Pola - Fiume e Zara avevano sede stabile circa 241.000 italiani, ciò premesso cerchiamo di individuare un possibile conteggio dei Profughi.

Le Associazioni degli Esuli riportano da tempo il dato numerico di 350 mila unità; il Ministero degli Esteri si attesta su una cifra più prudente, circa 270 mila Profughi, coerente con il censimento richiamato.

Dei 270 mila: 143 mila (il 53%) sono ascrivibili alle Città e 127 mila (il 47%) ai territori interni, comprese le Province di Gorizia e Trieste. In 70 mila emigrarono successivamente all'Estero, soprattutto in Australia e nel Nord e Sud America.

Viene ora spontanea una domanda: si poteva scongiurare l'Esodo, esisteva altra via politica percorribile?

Nelle condizioni del 1947 l'Italia non aveva poteri né influenze di alcun genere su quanti governavano i fatti dell'Europa. Purtroppo nessuna voce si levò nell'Occidente a difesa dei giusti diritti etnici e nazionali di quelle genti. Certamente i Profughi pagano per la difesa del medesimo Occidente



un contributo morale e materiale restato a lungo velato e comunque da pochi loro riconosciuto.

Con accorta lungimiranza, intesa ad evitare grosse concentrazioni di gente in difficoltà, i Profughi vennero distribuiti in tutta Italia.

De Gasperi, coadiuvato da un giovane Andreotti, si impegnò particolarmente creando nel 1947 l'Ufficio per le Zone di Confine alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio. L'assistenza fu adeguata in relazione alle possibilità dell'Italia dell'epoca, ancora segnata dalle devastazioni della guerra.

La buona accoglienza venne agevolata dal proverbiale buon cuore nazionale.

Purtroppo politica e stampa di un importante Partito della sinistra diffusero, per il Profugo, l'immagine distorta del nazio-



1954 Trieste. Una incredibile folla festante accoglie le Unità della M.M.

nalista (forse anche colpevole) in fuga da un regime democratico e popolare, pronto a mettersi in Italia al servizio della "reazione".

In seguito, peraltro con notevole ritardo, quel Partito aggiornò tale inaccettabile posizione.

### Conclusione

Maturò nel tempo, tra i Profughi, la consapevolezza del proprio sacrificio, con alla base una comune forte identità fusa nel ricordo delle terre di origine. Inoltre la ferma volontà di preservare valori e tradizioni, cause prime del loro allontanamento.

Il comportamento nella Madre-Patria fu nel complesso esemplare. Non si crearono sacche di emarginazione, né fenomeni di delinquenza organizzata accampando l'ovvia scusante dei sacrifici sofferti.

Ciò contribuì a favorire un certo oblio, su quanto accaduto, nella mente degli Italiani, all'epoca fortemente impegnati dalle difficoltà della vita quotidiana.

Quale conseguenza rimase negli Esuli l'impressione, tramandata nei ricordi, che i loro sacrifici sull'altare della italianità non fossero stati recepiti a pieno dai connazionali.

In occasione della "Giornata del Ricordo - 10 febbraio 2010", il Presidente Giorgio Napolitano nel suo intervento di saluto al Quirinale ha ribadito questo concetto:

"...condivido l'esigenza che un capitolo così doloroso, originale e specifico della cultura e della storia non solo Italiana, ma Europea, sia non semplicemente riconosciuto ma sicuramente acquisito quale patrimonio comune delle NUOVE Slovenia e Croazia, che con l'Italia si incontrano oggi nell'Unione Europea..."

Esuli, Giuliani - Istriani - Fiumani - Dalmati, 350 mila o 270 mila che fossero, certamente un intero popolo sradicato dalla propria terra.

Recita una poesia:

"un giorno, forse, si parlerà di un popolo che, per vivere libero, andò a morire lontano".



### Intervento del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano in occasione della celebrazione del GIORNO DEL RICORDO

Quirinale, 10 febbraio 2007

...Così, si è scritto, in uno sforzo più distaccato, che già nello scatenarsi della prima ondata di cieca violenza in quelle terre, nell'autunno del 1943, si intrecciarono "giustizialismo sommario e tumultuoso, parossismo nazionalista, rivalse sociali e un disegno di sradicamento" della presenza italiana da quella che era, e cessò di essere, la Venezia Giulia. Vi fu dunque un moto di odio e di furia sanguinaria, e un disegno annessionistico slavo, che prevalse innanzitutto nel Trattato di Pace del 1947, e che assunse i sinistri contorni di una "pulizia etnica".



### I numeri dell'ESODO

- 1 Stima del Ministero degli Esteri 270.000 profughi
- 2 Profughi delle città comparati al numero di abitanti

| Città         | Abitanti | Profughi |
|---------------|----------|----------|
| Lussingrande  | 1.992    | 1.500    |
| Cherso        | 7.570    | 6.000    |
| Fiume         | 60.000   | 54.000   |
| Capodistria   | 15.000   | 14.000   |
| Cittanova     | 2.515    | 2.025    |
| Rovigno       | 10.028   | 8.000    |
| Zara          | 21.000   | 20.000   |
| Lussinpiccolo | 6.856    | 5.850    |
| Pola          | 34.000   | 32.000   |

- 3 Percentuale basata sulla stima di 270.000 profughi
  - dalle città 14.000 (53%)
  - dai territori interni 127.000 (47%)

# Una vita sul mare al servizio di quattro bandiere

Angelo Savoretti - Storico, Saggista

**T**ra gli aspetti navali che hanno caratterizzato il Risorgimento italiano, generalmente viene riservato un ruolo di secondo piano alle vicende degli ufficiali della Marina Austro-Veneta i quali dopo la fallita rivoluzione veneziana del 1848-49 passarono nei ruoli della Marina Sarda e infine di quella unitaria. In questo contesto è, quindi, doveroso rendere omaggio alla figura di Domenico Chinca, dato che quest'anno ricorre il bicentenario della sua nascita, figlio di quella generazione di giovani ufficiali che pur servendo per ragioni di appartenenza territoriale nella Marina austriaca - come Attilio ed Emilio Bandiera, Francesco Baldisserotto ed altri -, combatterono per la libertà italiana durante il Risorgimento.

Nacque a Brescia il 16 aprile 1818 da Luigi Chinca e Vittoria Cogrossi, ma più che alle valli e alle montagne che lo circondavano, il giovane Domenico si trovò attratto dal mare e, in particolare, da Venezia, come tutti gli abitanti di quelle città che un tempo avevano fatto parte dei domini di terraferma della Repubblica Serenissima. Tuttavia, queste due città facevano già parte del Regno Lombardo-Veneto, uno Stato dipendente dall'Impero Austriaco, creato qualche anno prima dal Congresso di Vienna sulle ceneri del vecchio Regno d'Italia napoleonico. Entrò nella Marina austriaca nel 1834, compiendo gli studi presso il Collegio Navale Sant'Anna di Venezia, dove la maggior parte dei cadetti e degli ufficiali della giovane Marina asburgica era in realtà di etnia italiana, provenendo dall'area veneta e istriano-dalmata; ragion per cui era chiamata "Austro-Veneta". Tra i pochi cadetti austriaci vi furono: lo sfortunato arciduca Francesco Ferdinando e lo stiriano Wilhelm von Tegethoff, che Chinca ritroverà come avversario anni dopo. Ebbe come compagni di corso alcuni dei più fulgidi esempi di patrioti i quali, di lì a poco, sarebbero stati i protagonisti del Risorgimento italiano proprio contro l'Impero austriaco: Emilio Bandiera, Domenico Moro, Carlo Redaelli e Luigi Fincati. Effettivamente gli ufficiali e i cadetti italiani della Marina Austro-Veneta, più che sudditi austriaci, si sentivano ancora gli eredi della gloriosa tradizione veneziana.

Fu proprio nel *Marinekollegium* che Chinca aderirà alla società segreta "Esperia", animata dai fratelli Emilio e Attilio Bandiera i quali disertarono, insieme a Domenico Moro, per intraprendere la sfortunata

spedizione calabrese del 1844 nel corso della quale furono catturati e fucilati dai Borbonici nel vallone di Rovito.

Il 21 agosto 1838 venne promosso cadetto di Marina provvisorio per poi essere nominato, un mese dopo, cadetto effettivo. Pur avendo aderito all'Esperia, continuò a prestare servizio a bordo di diverse unità, golette e brigantini, contrassegnate dal suffisso "Imperial", prendendo parte alle operazioni contro il Montenegro e l'Albania tra il 1838 e il 1840.

Alla fine di quell'anno partecipò alla spedizione navale in Siria per domare la rivolta del Viceré d'Egitto contro la Sublime Porta, composta da una squadra navale inglese, una turca ed una austriaca comandata dal contrammiraglio Francesco Bandiera, il padre dei valorosi fratelli, della quale faceva parte anche la fregata *Guerriera* su cui era imbarcato Chinca. Dopo esser sbarcato per primo sulla spiaggia da una lancia composta da una trentina di uomini, appartenenti alla I sezione di abbordaggio del *Guerriera*, l'alfiere Domenico Chinca prese la bandiera e si diresse coraggiosamente contro il nemico al grido di «*Guerriera, Guerriera!*», tra il fischiare delle pallottole nemiche, inerpicandosi verso l'altura dove erano appostati i nemici. Il suo distacco, infervorato da tale ardore, lo seguì conquistando, con un assalto alla baionetta, la roccaforte nemica dove Chinca piantò la bandiera, forata da sei colpi di fucile, e favorì la conquista della città di Sidone. Per l'eroica condotta dimostrata in combattimento, con dispaccio aulico n° 3372 venne decorato della prestigiosa "Tapferkeitsmedaille" ("Gran Medaglia d'Oro al valore") assieme ad un vitalizio di 18 fiorini mensili da parte del Governo austriaco, con la seguente motivazione «*Per avere mostrato spontaneità ed intrepidezza nell'assalto a prua del forte di San Giovanni d'Acri, superando con un pugno di trenta bravi, per il primo, le posizioni nemiche, portandovi la I.R. bandiera, che rimase traforata da varie palle. San Giovanni d'Acri (Siria) 4 novembre 1840.* Per quello stesso fatto d'arme gli venne conferita anche la "Medaglia d'Oro ottomana al Merito".

Negli anni seguenti continuò a prestare servizio a bordo di diverse unità, conseguendo la promozione ad Alfieri di Fregata nel 1844 e di Alfiere di Vascello nel 1846. Dopo lo scoppio della ribellione di Venezia, Domenico Chinca si congedò dall'Imperiale Marina Austriaca e, nell'aprile del 1848, passò nella Marina Repubblicana Veneta con la quale partecipò alle dure giornate della sollevazione contro gli austriaci. Prese parte attiva alla difesa della città lagunare ricoprendo diversi incarichi sia in mare che a terra. Nella primavera di quell'anno la Repubblica perse la propria flotta, per una serie di tradimenti, e la possibilità di esercitare il potere marittimo in Adriatico. Quindi, ricoprì una serie di incarichi a terra e il 21 marzo divenne membro della *Commissione per l'armamento straordinario* della Marina. Alla fine di maggio, si intensificò l'attacco austriaco sulla laguna e, una volta cadute Marghera e la testa del ponte di San Giuliano, la difesa si appoggiò alla

## Angelo Savoretti

Nato a Roma il 30/9/1970, ha assolto gli obblighi di leva nell'Esercito e nel 1998 ha vinto il Concorso Allievi Marescialli della Marina Militare. Si è laureato nel 2007 in lettere moderne a indirizzo storico contemporaneo presso l'Università di "Tor Vergata" di Roma. Nel 2008 ha vinto una borsa di studio bandita dallo Stato Maggiore della Marina Militare; nel 2018 ha vinto il premio letterario Marincovich. È autore di numerosi articoli e due volumi a carattere storico. Collabora con il dott. Giorgio Giorgerini, uno dei massimi esperti di storia e strategia navale.

piazza centrale e all'isolotto di San Secondo che fu potenziato notevolmente raggiungendo 13 pezzi di artiglieria dai 5 iniziali. Nel frattempo, gli austriaci furono costretti ad effettuare durissimi lavori per consentire alle proprie batterie di riaprire il fuoco contro i difensori, i quali, il 13 giugno, vennero fortemente cannoneggiati.

Il 22 giugno Chinca assunse il comando della *Compagnia trasporti militari*, un incarico molto importante poiché i rifornimenti erano diventati vitali ed era molto difficile trovare accessi per portare batterie sulla terraferma. Nell'agosto del 1849 fu promosso Tenente di Fregata, ma proprio il 24 di quel mese Venezia, stremata dall'assedio austriaco e dall'epidemia di colera, capitolò. Una volta riconquistata la città lagunare, l'Austria decise non solo di "devenetizzare" la Marina mutandone il nome in "K.u.K. Kriegsmarine", ma anche di bandire gli ufficiali ribelli e confiscare i loro beni.

Il trattato di pace col Regno di Sardegna prevedeva una piccola diaria in favore degli esuli veneti, ma una persona orgogliosa come lui non poteva certo restare con le mani in mano. Rimasto senza redditi, Chinca andò in esilio a Genova dove l'ancor giovane ufficiale si dovette arrangiare con un modesto impiego presso l'ufficio del "dazio consumo". Tornato nella natia Brescia, nel 1857, fu tra i principali fautori della locale "Società nazionale" e, allo scoppio della Seconda Guerra d'Indipendenza, nel maggio del 1859, preparò, con Zanardelli ed altri amici fidati, per lo stato maggiore sardo e per Cavour un memoriale sulle condizioni della città. Destinato al comando del castello insieme ad alcuni patrioti bresciani, la mattina dell'11 maggio issò il tricolore sulla torre Mirabella. Nei giorni che seguirono divenne Membro della "Giunta provinciale" per provvedere agli straordinari bisogni per l'amministrazione, la difesa e la sicurezza pubblica della città insorta e il 19 giugno ebbe l'onore di guidare Vittorio Emanuele II e Napoleone III nella loro storica visita a quella fortezza. A riconoscimento delle sagge disposizioni date per la difesa della città e per le benemerite acquisite per la causa italiana, i suoi concittadini gli offrirono l'anno dopo una "spada d'onore".

Il 15 ottobre 1859, Chinca tornò a vestire l'uniforme e venne ammesso nella Marina Sarda con il grado di Luogotenente di Vascello di 2ª classe. Inoltre, non solo gli fu riconosciuto dal Governo piemontese, nella persona del Ministro della Marina, conte Camillo Benso di Cavour, la Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa quando prestava servizio nella Imperiale Marina Austriaca, ma gli fu ripristinato con decreto 27 marzo 1860 il godimento dell'assegno già fissato dal Governo austriaco con tutti i benefici da esso derivanti. Prese parte, poi, alle Campagne di guerra del 1860 e del 1861 distinguendosi nella presa di Ancona e ottenendo la Medaglia d'Argento al Valor Militare per la sua condotta durante il blocco e l'assedio di Gaeta; ebbe anche due menzioni onorevoli (pari alle attuali Medaglie di Bronzo al Valor Militare) per la presa di Messina e per le operazioni negli Abruzzi, a Civitella del Tronto. Rimasto nei ruoli ricopri quasi ininterrottamente, dal 1861 al 1865, incarichi a bordo di diverse unità della nuova Regia Marina Italiana. Nel giugno del 1866 venne imbarcato, quale Comandante in seconda,

sull'ariete corazzato *Affondatore* quando già erano iniziati a soffiare i venti di guerra tra l'Austria e l'Italia che, nel frattempo, si era alleata con la Prussia.

Chinca non vedeva l'ora, insieme ai suoi colleghi veneti, di scontrarsi a viso aperto contro quella flotta austriaca che gli era stata un tempo matrigna ed ora nemica, anche se quegli ufficiali ammessi nella marina sarda e, poi, in quella italiana dopo la caduta della Repubblica Veneta, consci del loro valore, rimasero sempre molto uniti tra loro e non vennero mai a fondersi perfettamente con i colleghi sardi o napoletani. Certamente, non erano felici di farlo agli ordini dell'ammiraglio Carlo Pellion di Persano, comandante della flotta italiana, il quale sembra non vedesse di buon occhio gli ufficiali provenienti dalla Marina Austro-Veneta, anche se venivano considerati i migliori conoscitori delle acque dell'Adriatico; di contro questi lo consideravano (forse anche a torto) un incompetente mestatore politico.

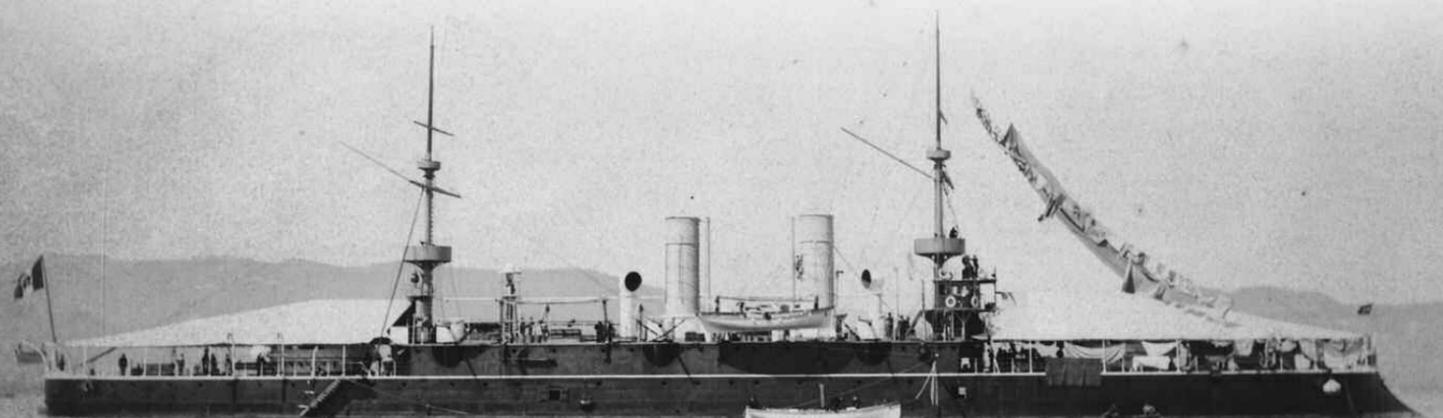
Tuttavia, durante la battaglia di Lissa, il Chinca si batté con grande valore e per il coraggio dimostrato nel dirigere, sotto il fuoco nemico, la riparazione delle avarie causate alla sua nave dalle bordate del *Kaiser*, specie alle rize delle ancore, fu insignito della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. Centrato da 22 proiettili austriaci, l'*Affondatore* risultò la nave italiana più danneggiata durante la battaglia di Lissa. Si narra che durante lo scontro navale Chinca, vista l'indecisa condotta dell'ammiraglio Persano avesse manifestato l'idea di "toglierlo di mezzo" chiudendolo in un camerino. Era uomo capace di farlo, ma a nulla sarebbe servito l'atto di ribellione, dato che l'esito della battaglia era già compromesso da quando il Persano aveva lasciato il *Re d'Italia* per trasbordare proprio sull'*Affondatore*. Tuttavia, il comandante in capo della flotta italiana nella relazione che inviò al Ministro della marina, Agostino Depretis, all'indomani della battaglia di Lissa, ebbe parole di elogio nei confronti di Chinca: <<Il primo tenente dell'*Affondatore*, sig. Chinca, è meritevole della promozione a capitano di fregata di 1ª classe, con la medaglia d'oro al valor militare. Il suo coraggio, la sua intelligenza ed abilità nel bollore della mischia mi hanno meravigliato>>.

Dopo la guerra Chinca venne promosso Capitano di Fregata di 2ª classe e nel 1867, al comando della nave oneraria *Europa*, ricevette l'emozionante incarico di trasportare da Paola a Venezia le ossa dei suoi vecchi compagni d'arme - i fratelli Bandiera e Domenico Moro - esumate dal cimitero di Cosenza. Affrontò, poi, un decennio che lo vide alternare comandi a bordo di diverse unità della flotta e incarichi a terra. Nel 1877, a sua domanda fu collocato a riposo il 1º giugno di quell'anno e tornò a Venezia, dove morì nel 1884. Diversi anni dopo la sua morte, a metà degli anni '20, la figlia di Domenico Chinca, Vittoria, avanzò una richiesta al Parlamento italiano, tramite il "Gruppo Medaglie d'oro", per avere un documento di conferma della Medaglia d'Oro al Valor Militare con cui era stato decorato suo padre. È molto interessante lo scambio di lettere, conservate nell'Ufficio Storico della Marina Militare, tra l'allora Presidente dell'Associazione "Medaglie d'Oro" e l'on. Raffaele Paolucci a riguardo. Nella sua natia Brescia, ancora oggi, è ricordato da una strada che porta il suo nome.

Anche se questo è un sommario riepilogo della sua avventurosa carriera militare, è d'obbligo ricordare questo valoroso ufficiale italiano che al mare ha dedicato l'intera vita. Non ebbe aspirazioni politiche, come altri suoi colleghi, ma fu semplicemente un fedele e coraggioso ufficiale che dimostrò obbedienza e si distinse in ognuna delle Marine militari in cui prestò servizio: l'I.R. Marina Austriaca, la Marina Repubblicana di Venezia, la Regia Marina Sarda e la Regia Marina Italiana.



Domenico Chinca





# Le cartoline raccontano...

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

Quando, alla fine dell'ottocento ed all'inizio del novecento, iniziano a diffondersi le cartoline illustrate, il varo di una nave, ed in particolare di una nave da guerra, era un evento che riempiva le prime pagine dei quotidiani e dei giornali illustrati. Nessuna meraviglia quindi se iniziano subito a diffondersi anche le cartoline ricordo del varo, che vengono gelosamente conservate e collezionate. Ce lo fa capire ad esempio la prima cartolina, che l'allora tenente di vascello Alberto Del Buono scrive alla principessa Elisabetta Corsini. Il 19 giugno 1904 era stata varata alla Spezia la nave da battaglia *Regina Elena* ed il 30 luglio (ben undici giorni dopo!) l'ufficiale si scusa con la principessa: "Oggi finalmente posso inviarle il lapis ricordo che la mia disavvedutezza mi fece mancare di consegnarle nel giorno del varo. Le rinnovo le scuse". (È l'unica volta che ho visto usare il termine "lapis ricordo" per indicare la cartolina, forse per via che queste venivano spesso scritte con il lapis...). Alberto Del Buono, fiorentino, era entrato in Accademia a Livorno nel 1889, a sedici



anni, ed aveva preso parte, sulla R. Nave *Vesuvio*, alla campagna in Cina per la rivolta dei boxer (1900-1902). Promosso nel 1913 capitano di corvetta, andrà in congedo nel gennaio del 1918. Ma in realtà un altro fiorentino (del Mugello per la precisione), il conte Galeazzo Pecori Giraldi, anch'egli tenente di vascello all'epoca del varo della *Regina Margherita*, aveva già provveduto a soddisfare i desideri della giovane principessa una settimana prima, ringraziandola della visita a bordo (egli era imbarcato sulla nave da battaglia *Regina Margherita*, e darà le dimissioni dalla Regia Marina nel marzo dell'anno successivo).



Erano davvero bravi i fotografi e gli editori di cartoline. Pensate che molte di queste (come la terza del varo della *Regina Elena*) sono fotografate, stampate, vendute e scritte il giorno stesso del varo (vedi timbro postale). La corazzata *Regina Elena* era stata costruita su progetto elaborato dal colonnello del genio navale Vittorio Cuniberti (vedi foto), uno dei più importanti ingegneri navali del suo tempo. Sua era l'idea della corazzata monocalibro, ripresa subito dagli inglesi che la misero in pratica realizzando l'*HMS Dreadnought*, unità rimasta famosa nella storia dell'evoluzione navale. Le unità della classe *Regina Elena* avevano caratteristiche ben equilibrate fra peso, protezione e potenza di armamento; da queste deriveranno le corazzate monocalibro, poi adottate da tutte le principali marine.

La *Regina Elena* parteciperà alla guerra italo-turca ed alla prima guerra mondiale, anche se in ruoli non di rilievo. Nel dopoguerra sarà impiegata essenzialmente come nave ammiraglia dipartimentale e nave scuola, fino alla radiazione nell'ottobre del 1927. Questa cartolina ritrae la nave alla fonda nel golfo della Spezia nel 1907 e porta la firma del comandante, il capitano di vascello David Gerra. Nato nel 1857, era stato promosso guardiamarina nel 1876 ed aveva partecipato al secondo viaggio di circumnavigazione della corvetta *Garibaldi*, comandata da quell' Enrico Costantino Morin che diventerà poi Ministro della Marina tra il 1893 ed il 1903.



Il colonnello GN Vittorio Cuniberti



Il contrammiraglio Enrico Costantino Morin

Fra i vari incarichi è stato sottocapo di Stato Maggiore dell'ammiraglio Bettolo e poi, da capitano di corvetta, direttore della "Rivista Marittima". Dopo il comando della *Regina Elena* sarà collocato nella riserva nel novembre del 1909 con il grado di contrammiraglio.



## STORIA MILITARE

La più diffusa rivista italiana per gli studiosi e per i veri appassionati di storia militare

Fondata da Erminio Bagnasco  
Diretta da Maurizio Brescia

TUTTI I MESI  
IN EDICOLA DAL 1993

68 pagine - € 7,00  
www.edizionistoriamilitare.it

In ogni numero, rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (terrestri, navali e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo. L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevato livello tecnico, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari  
Edizioni Storia Militare srl

**STORIA MILITARE** Bimestrale in edicola dal 1° marzo del 2012  
Pubblicazione dedicata a specifici argomenti storico-militari  
**DOSSIER**



## La cernia

Antonio Della Bruna  
Socio del Gruppo di Pinerolo

La pesca subacquea mi appassiona sempre più e visto che riesco molto bene le catture di pesce pregiato aumentano. Inizio a concretizzare monetariamente. Vendo il pesce con discrezione ad una trattoria di Le Grazie e dopo aver diviso il ricavato con Luigi, che mi accompagna con la barca per l'assistenza in superficie, mi resta abbastanza per coprire le spese e risparmiare qualche cosina.

Durante tale attività, svolta sempre di notte, mi sono capitate diverse avventure pericolose che avrebbero anche potuto avere esito nefasto.

Accade anche alla Palmaria una bellissima notte in cui c'era luna piena ed il mare calmo. Ho iniziato con l'immergermi proprio nel canale che separa la Palmaria dall'isola del Tino, dove una volta c'era la cava di marmo pregiato.

La parete in quel punto è verticale fino ad una profondità di 25 metri, ricca di anfratti e di piccole grotte, alcune volte ho sorpreso gruppi di bellissimi branzini quasi in superficie ed ho avvistato e inseguito una bella cernia che vedevo sparire verso il fondo senza riuscire a trovare la sua "dimora", per quanto cercassi nelle tane e sotto i massi del fondale.

Mi dirigo verso la parte profonda, fronte al mare aperto, quando un'ombra veloce passa pochi metri sotto di me. La vedo in controluce, al chiarore della luna, grossa sagoma nera irta di aculei, la pinna dorsale eretta in segno di allarme.

Mi tuffo pinneggiando verso il fondo ma la perdo di vista. Incavolato, dopo l'ennesimo smacco, comincio ad esplorare la parete quasi centimetro per centimetro. Infine scopro dietro un masso, una stretta e alta apertura nella roccia. Non l'avevo mai vista prima.

Mi affaccio e con sorpresa vedo che la caverna si allarga dopo qualche metro e sale molto verso l'alto. Ho una grossa torcia che

lascia intravedere il chiarore anche in superficie quando sono all'esterno ma non porto la sagola con il palloncino, di solito m'intralcia negli spostamenti tra le rocce e, del resto, Luigi è diventato bravo a seguire il chiarore della torcia e le bolle dell'autorespiratore ad aria.

Non risalgo per dire a Luigi della grotta commettendo un errore; l'altro errore lo faccio entrando nell'antro senza considerare che stavo per tirare la riserva d'aria, in quanto ne avevo già consumato parecchia nella ricerca.

Esploro la grotta partendo dal fondo cercando di non sollevare fango con le pinne per non nascondere il lieve chiarore che indica l'uscita dalla caverna. Lentamente esploro anche verso l'alto e quella grotta appare sempre più larga ed alta di quanto potessi immaginare, pare quasi la volta d'una cattedrale, infine dirigo la luce verso il "soffitto" e quasi al centro vedo le macchie gialle del ventre della cernia.

Con un sobbalzo rallento per osservare bene la sua posizione, è proprio attaccata con la schiena alla volta, sicura del suo mimetismo tanto da rimanere immobile. Allungo il fucile e sparo mentre si lancia in avanti, questo fa sì che manchi la testa dietro le branchie, colpo che sarebbe stato mortale, la freccia colpisce venti centimetri oltre e passa da parte a parte il bestione che cerca di fuggire trattenuto dalla sagola che unisce la freccia al fucile.

Come se avessi colpito un treno, comincia a roteare su se stessa e intorno alla grotta, velocemente tanto, che in pochi secondi la sagola mi lega il braccio intorno al torace, sono a contatto con la cernia ma non posso fermarla. Nella mano sinistra stringo la lampada e la destra è legata a quel treno impazzito.

Cerco di mollare la lampada, convinto di avere il cinturino della stessa attorno al polso, invece la torcia cade velocemente verso

il fondo, come per dimostrare che la iella vuole la sua parte, la torcia finisce sul fondo fangoso con la parabola che è la parte più pesante rivolta verso il fondo ed è il buio totale.

La cernia col suo dibattersi ha staccato tonnellate di fango e di altri corpuscoli dalle pareti e non vedo assolutamente nulla.

Anche l'aria inizia a mancare, con grande fatica riesco a tirare la levetta della riserva con la mano sinistra e per un po' ho sollievo. Sono in difficoltà, cerco l'uscita e mi porto verso il fondo, lasciandomi cadere sperando di vedere il barlume di luce che me la indicasse.

Nulla di questo, anzi peggio, perché la cernia disperata, anche più di me, si dibatte e alcune delle sue spine dorsali mi trafiggono dolorosamente. Cerco invano di districarmi girando all'inverso delle spire del cordino ma quell'indemoniata, con ragione, fa esattamente il contrario, stringendo sempre più.

Inizio ad essere in angoscia perché la riserva ha circa 15 minuti di autonomia, ma la sua durata dipende molto dalla profondità raggiunta, quindi mi riporto sul fondo per cercare la lampada, la cernia è più tranquilla ma appena la tocco per cercare di liberarmi il braccio destro, ricomincia a dibattersi.

Oramai è tutto fango in sospensione e non vedo nemmeno la mia mano, quando la respirazione diventa difficoltosa. Le bombole sono vuote, penso che sia giunta la mia ora.

Mi viene in mente la mia famigliola e pensando a quello che sarebbe accaduto loro senza di me mi si stringe il cuore in una morsa dolorosa.

Conscio di essere alla fine, rassegnato, lascio la presa del fucile che però rimane appeso al mio polso avvolto dal cordino che mi collega alla cernia, succhio rumorosamente l'ultima bolla d'aria e mi lascio andare.

La cernia fa un movimento verso l'alto e mi trascina per qualche metro, sono quasi incosciente, aspiro ma non c'è aria e pare che le bombole esaurite vogliono succhiare la poca aria che ho nei polmoni anche se già priva dell'ossigeno, sto per perdere conoscenza ma sono ancora abbastanza lucido da accorgermene.

All'improvviso il pesce ha un guizzo verso l'alto ed un barlume di chiarore sulla destra mi dà una scossa, la cernia tira verso quella che pare sia l'uscita trascinandomi lentamente, muovo le pinne e mi trovo all'aperto quasi vicino alla superficie.

È come una boccata d'ossigeno, lascio il boccaglio dell'erogatore e pinneggiando forsennatamente mi ritrovo a galla, il respiro è quasi un urlo. Il pesce si dibatte adagio accanto a me, sempre legato.

Nell'ultimo tentativo di liberarsi mi ha salvato trascinandomi fuori dall'inferno.

Non dall'apertura da cui sono entrato ma da quella altra che non conoscevo affatto. Luigi preoccupatissimo accorre, mi aiuta a liberarmi delle bombole.

Rimango qualche minuto con ancora la cernia attaccata al braccio, per riempire d'aria fresca i polmoni sofferenti. Poi risalgo in barca dopo avere sganciato la cernia e l'autorespiratore.

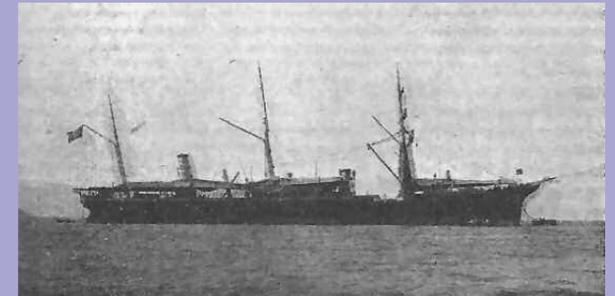
Lacrime di cocodrillo direte, ma se avessi potuto ridarle la vita lo avrei fatto con tutto il cuore.

La carica in barca tra le acclamazioni di Luigi che non ne ha mai vista una così.

Pesa 14 chili, ho rimorso a venderla ma non l'avrei mangiata in nessun caso. Poi racconto tutto a Luigi pregandolo di non dire nulla a casa.

## Una ghiacciaia sul mare

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia



Il Regio trasporto *Europa* apparteneva alla società di navigazione Rubattino, noleggiato a Genova nel 1866 per servizi della Regia Marina. Nell'agosto dello stesso anno venne acquistato ed iscritto nel quadro del regio naviglio come nave oneraria. Iniziò nel 1867 le sue attività al servizio della Regia Marina con due importanti missioni: il trasporto degli oggetti destinati all'esposizione di Parigi e il trasporto da Paola a Venezia delle ceneri dei fratelli Attilio ed Emilio Bandiera, e di Domenico Moro, fucilati a Cosenza il 25 luglio 1844.

Nel 1880 trasportò in Australia l'oggettistica che gli espositori italiani inviarono a Melbourne in occasione della mostra internazionale che si svolse in quella città.

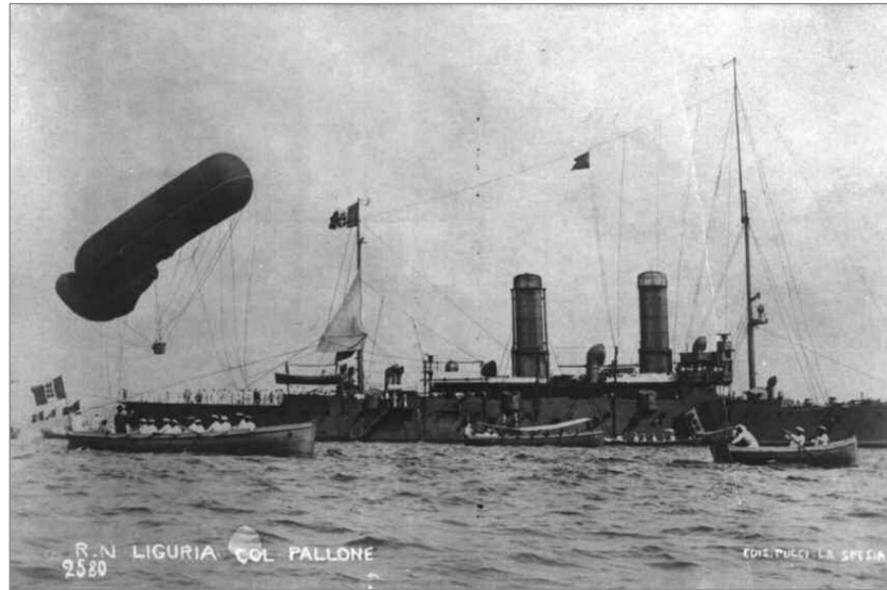
Nel 1887 fu destinata a Massaua per disimpegnarvi il servizio di nave distillatrice e ghiacciaia, in sostituzione di nave *Eridano* richiamato in Italia. L'*Europa* venne dotato dei macchinari occorrenti per la produzione di ghiaccio. Il 9 maggio ultimati i lavori di all'estimato la nave partì da Brindisi, raggiungendo Port Said il 18 maggio dove si provvide di carbone, di acqua e di sei fuochisti arabi per il servizio di bordo. Raggiungendo Massaua il 28 maggio. Il primo giugno l'*Europa* assunse la posizione di armamento ridotto, con soli tre ufficiali e l'equipaggio limitato a quello strettamente necessario per lo speciale servizio di nave distillatrice locale. Rimase 30 mesi in quelle acque, riuscì utilissima alla piazza in momenti di grave mancanza d'acqua potabile, svolgendo un regolare e costante servizio nella produzione di acqua e come deposito di ghiaccio.

Il 30 ottobre del 1888, ricevette dettagliate istruzioni per il suo immediato rientro: "viste le non buone condizioni e la vetustà delle caldaie, che consigliarono di affaticare il meno possibile la nave in caso di mare grosso e di utilizzare largamente l'impiego delle vele". Raggiungendo Venezia il 2 dicembre. L'*Europa* continuò il suo lavoro di nave trasporto materiali per altri anni sino al 1901 anno in cui fu posto in disarmo.

Radiato dal quadro del regio naviglio con decreto reale del 26 agosto dello stesso anno.

### Regio trasporto *Europa*

- Costruito in Inghilterra, varato nel 1865
- Dislocamento 1100 ton., Lung. m. 77,63, largh. m. 9,96
- Apparato motore dalla forza di 410 cavalli
- Scafo in ferro, un'elica, carico normale di carbone 128 ton.
- Equipaggio 10 ufficiali, 87 marinai



## Lo sviluppo dell'orologio nella Grande Guerra

**Capitano di Vascello (r) Lelio del Re**

Consigliere Nazionale ANMI per le Regioni Abruzzo e Molise

Ogni conflitto è stato accompagnato dalla ricerca e dall'innovazione. Durante la Grande Guerra le nazioni belligeranti si fronteggiarono a colpi di nuove invenzioni tecnologiche. Si svilupparono nuove armi, dalla mitragliatrice al carro armato; nuove costruzioni navali, dal sommergibile alle motosiluranti. La Grande Guerra, definita anche la prima guerra industriale moderna, ebbe un ruolo trainante poi nell'evoluzione dell'aviazione. Seppur gli Stati Maggiori, all'inizio del conflitto, non erano sicuri dell'efficacia del mezzo aereo come sistema di combattimento, il suo utilizzo andò mano accrescendosi, in particolar modo

Cartolina ricordo del volo del 14 bis  
(Archivio L. del Re)



nelle missioni di bombardamento e in quelle di ricognizione. In effetti durante il conflitto l'esplorazione dall'alto del campo di battaglia è stato appannaggio del pallone aerostatico d'osservazione. Sebbene il *drachen*, o pallone-drago (di origine tedesca) rappresentò un emblema della Grande Guerra per la sua caratteristica fattura, l'evoluzione tecnologica dell'aereo con l'applicazione della fotografia aerea non lasciò alcuna possibilità di progresso ad un sistema statico e facilmente vulnerabile.

Altri settori ebbero, per forza maggiore, un notevole progresso, basti pensare alla sanità e alla logistica. Ma anche negli strumenti di alta precisione trovarono spazio la ricerca e lo sviluppo. Tra questi possiamo annoverare l'orologio, che ebbe una particolare espansione sia dal punto di vista tecnico che di produzione. In sostanza si ebbe l'affermazione dell'orologio "da polso" e di quello "militare".

Agli inizi del Novecento risultava innegabile la popolarità dell'orologio da tasca, soprattutto nella sfera maschile, mentre al femminile, in ambienti alquanto esclusivi, venivano già indossati al polso dei piccoli e preziosi orologi. Una prima esclusiva

realizzazione di un orologio maschile da polso fu ad opera dell'orologiaio Louis Cartier dietro esplicita richiesta da parte del brasiliano Alberto Santos-Dumont, pioniere del volo, nonché progettista di dirigibili e di aeroplani. La richiesta era sostenuta dalla difficoltà a leggere l'orologio da tasca mentre pilotava. Louis Cartier impiegò tre anni e nel 1904 presentò il modello da polso "Santos de Cartier", modello tuttora in produzione, meccanicamente più evoluto, ma dal disegno identico all'originale. Il 12 novembre del 1906 Santos-Dumont entrò nel-

A sinistra, Regia Nave Liguria con drachen, in una foto cartolina dell'epoca  
(Archivio L. del Re)

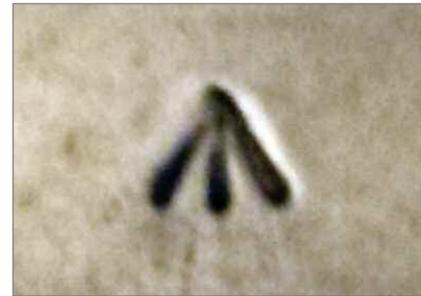
Foto di un copri cassa di metallo applicato ad un orologio da polso  
(da wristwatchredux.net)



la storia come il primo pilota a volare su un apparecchio, il "14 bis", in grado di decollare autonomamente, a differenza dei fratelli Wright che si volarono, ma con decollo assistito da una catapulta. È ragionevole pensare che in quello storico volo indossasse il "cartier".

Ma non fu solo Santos-Dumont a lamentarsi dell'orologio da tasca, vincolato ad una catenella per l'estrazione da dove riposto. Sin dall'inizio del primo conflitto mondiale, molti ufficiali capirono l'estrema praticità di avere un orologio con delle asole e il poterlo legare al polso con un nastro. Cosicché l'orologio da polso si diffuse con successo tra i militari, che lo denominarono "orologio da battaglia".

In effetti già delle ditte inglesi di orologi avevano tentato di commercializzare modelli con "bracciale in pelle" per le



Il marchio "Broad Arrow" sul fondello di un orologio militare da tasca inglese  
(Archivio L. del Re)

signore, che poi si trasformò in "adattatore", sempre in pelle, per il sesso maschile. Tra il 1899 e il 1920, periodo bellico che interessò il Sud Africa, diverse illustrazioni del tempo riportano soldati che indossano orologi in adattatori in pelle. In un primo momento questi adattatori vennero ritenuti dei contenitori di bussole, ma verifiche successive portarono alla scoperta che contenevano orologi.

L'indubbia comodità e praticità di indossarli al polso l'orologio sviluppò una commercializzazione di una evidente portata, a cui si aggiunse la richiesta da parte di alcuni eserciti belligeranti di poter dotare i propri uomini di uno strumento segna tempo con specifici requisiti tecnici. Nasce così l'orologio "militare", strumento a cui si chiedevano delle caratteristiche peculiari, quali la precisione e l'affidabilità. Di modo che le case costruttrici dovettero affrontare diverse problematiche.

Nel mondo dell'orologeria la precisione è stata sempre argomento di studio e di progresso. Nel secolo XVI, sebbene già esistevano orologi a molla, a bordo delle navi si navigava ancora con la clessidra. La realizzazione di un orologio di precisione, quale il cronometro marino, risale alla seconda metà del secolo XVIII. Ciò permise di risolvere l'annoso problema del calcolo della longitudine nella determinazione del punto nave. La precisione del cronometro doveva essere nell'ordine di grandezza dei secondi di tempo, poiché un minuto produceva un errore di quindici primi di grado sulla longitudine, determinando una navigazione imprecisa e decisamente insicura. Agli inizi del Novecento l'osservatorio astronomico londinese di Kew, l'istituto inglese responsabile della certificazione dei cronometri marini, sottoponeva detti orologi a test di durata di quarantacinque giorni e la tolleranza di precisione

doveva essere dell'ordine di pochi secondi al giorno per l'ottenimento da parte della casa costruttrice della ambita certificazione di classe "A". Durante la Grande Guerra anche gli orologi da battaglia furono sottoposti a perfezionamenti tecnici per migliorare la precisione, ma molto di più si fece nel settore dell'affidabilità. Al fine di soddisfare le specifiche tecniche, le case costruttrici di orologeria si impegnarono soprattutto a migliorare la robustezza di tutte le componenti dell'orologio, dalla cassa al bilanciere. D'altronde con l'introduzione del cinturino si presentò la questione della polvere e dell'acqua, deleteri per qualsiasi meccanismo. Si avviò la costruzione di esemplari con casse particolari, dal fondello a scatto a quello a vite. Si misero in campo i materiali e le tecnologie più disparate per poter migliorare la tenuta stagna della cassa. L'americano Depolier nel 1916 fu tra i primi a realizzare una cassa a due valve, in cui sistemò un movimento Waltham, al fine di avere una buona tenuta all'acqua. Poi vennero realizzati quadranti netti e ben leggibili, con numeri luminescenti per una idonea visione notturna. Un altro inconveniente da risolvere era la vulnerabilità del vetro minerale, facilmente scheggiabile, anche se si potevano applicare delle griglie di metallo (*mesh guard* in francese) a protezione del vetro e del quadrante. Insomma una griglia metallica che però determinava una non facile lettura dell'ora mostrata. Al posto del vetro minerale si fece ricorso al vetro di "celluloide" che a detta delle case costruttrici offriva una protezione "quasi infrangibile".

Per capire meglio le problematiche del tempo sull'orologio da polso ed il suo impiego in tempo di guerra, si riporta ciò che un autore scrisse nell'*Horological Journal* del Dicembre 1917 (da Antica Orologeria Zam-

Dal film "Orizzonti di gloria", l'attore Kirk Douglas con indosso un orologio da polso  
(da www.sanvitallegioielli.it)



berlan, [www.oroegneria.com](http://www.oroegneria.com)): "Con l'avvento della guerra, sorse una forte domanda per un orologio che sopportasse il duro impiego derivante dall'uso di servizio e, pare, la domanda è stata adeguatamente soddisfatta. Due comandanti di sottomarino contattarono una ditta e chiesero di prendere in considerazione la costruzione di un orologio speciale per il loro lavoro. Venne spiegato come dovesse soddisfare certi requisiti:

- 1 doveva essere a tenuta stagna: anche quando un sottomarino è in superficie infatti la plancia è più o meno bagnata dalle onde;
- 2 doveva essere non magnetico: in immersione il sottomarino è alimentato da energia elettrica e in uno spazio così limitato gli orologi costruiti con materiali magnetici vengono necessariamente influenzati;
- 3 per la stessa ragione un bilanciere di compensazione classico (in ottone e acciaio) sarebbe stato improponibile. Il bilanciere doveva essere di un materiale che mostrasse il minimo di espansione e contrazione al variare della temperatura. Questa condizione è soddisfatta con l'impiego di una lega di ferro e nickel che si espande e contrae talmente poco che questo fattore può essere trascurato;
- 4 il quadrante doveva essere sempre ben leggibile. Dato che i classici indici luminosi gialli quando posti su un quadrante bianco non erano ben distinguibili alla luce della luna, del tramonto o alla luce artificiale smorzata, si usò un quadrante nero, rendendo facile leggere l'ora esatta in qualsiasi condizione di luce. Un orologio rispondente a tutti questi requisiti e dotato di una piccola lancetta dei secondi luminosa è sul mercato da alcuni mesi e sembra avere una particolare utilità."

Le forniture militari si moltiplicarono e le case orologiaie dovettero affrontare un altro, non meno importante, requisito, quello dell'economicità del prodotto, come punto richiesto dagli eserciti.

L'introduzione di un marchio, il "Broad Arrow", nel quadrante o nel fondello degli orologi di proprietà del Regno Unito, fu l'esempio manifesto di come l'orologio entrò a far parte dell'equipaggiamento militare. Nella Grande Guerra l'orologio non solo fu sotto osservazione, ma ebbe quello sviluppo tecnologico che ancor oggi permane nella produzione orologiaia mondiale.



**Giorgio Giorgerini**  
**CONVERSANDO**  
**DI STRATEGIA NAVALE**  
**E DI POTERE MARITTIMO**  
Aracne editrice

Questo volume contiene, anzi è, una raccolta selezionata dei tanti contributi scritti ed orali (conferenze, convegni, lezioni) dell'autore sulla materia navale, che spaziano dal lontano 1953 al 2015. Non sembra arco di tempo eccessivo perché quanto detto sia da considerarsi poco attuale o superato, perché le valutazioni e le considerazioni qui riassunte sviluppano un pensiero validissimo ed in tanti casi premonitore. Qui emergono con lucida chiarezza dottrine, interpretazioni, analisi e sintesi che hanno fatto e tuttora fanno quello che l'autore stesso, con precisa definizione, chiama "l'animus politico e militare" che consentirebbe, qualora ben inquadrato e sviluppato, di acquisire quella indispensabile capacità di prevedere e decidere per l'interesse nazionale sul mare. Le citazioni e le riflessioni storiche, sempre appropriate e puntuali, magistralmente inserite nel contesto narrativo, sono propedeutici, indispensabili punti di riferimento che soccorrono a sostegno delle tesi e dell'inquadramento dei contesti nei quali si snodano le "tesi" su cui è articolato il volume, molto più efficaci dei tradizionali capitoli. Si spazia dalla problematica ed economia di un programma navale alle lezioni da trarre dalle sconfitte, dallo "show the flag" alla strategia marittima verso il futuro, fino alla politica e dottrina marittima nel mondo globale 2020-2040. E' dunque questa nuova opera del prestigioso esperto navale, titolo che dobbiamo certamente riconoscere ed attribuire all'autore, la decisiva spinta ad una seria, approfondita riflessione sul potere marittimo partendo da come è andato progressivamente evolvendo fino ai nostri giorni, caratte-

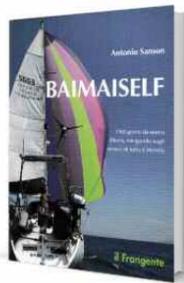
zzati da fenomeni globalizzati che hanno modificato le relazioni socio-politico-economiche, spingendola fino al prevedibile futuro. Nessuno può infatti negare che la complessità delle problematiche afferenti la sicurezza richieda uno sforzo collettivo, in ambito multinazionale, nel quale apportare il contributo nazionale ragionato e definito nei termini della più appropriata economia ed esigenza operativa. Dice saggiamente e opportunamente l'ammiraglio Guido Venturoli nella sua prefazione al volume: "In questo quadro, la nozione di dominio del mare sin qui esercitata dall'Occidente sulla superficie, sopra e sotto di essa, essendo la conseguenza di un Potere Marittimo sinora indiscusso, necessita di una continua opera di manutenzione per rispondere alle nuove sfide". In questo scenario l'antologia del Giorgerini è quanto mai benvenuta, tempestiva ed utile alla comprensione prima ed all'azione poi.



**Enrico Cernuschi**  
**L'ULTIMO SBARCO**  
**IN INGHILTERRA**  
Edizioni Mursia

La storia, accuratamente vera, documentata e dimenticata, è la seguente:  
«Il 24 luglio le galee degli Strozzi erano in vista di St. Andrews. Gli scozzesi non erano stati informati dell'arrivo degli italiani e i due piccoli lancioni inglesi che pattugliavano la costa furono colti di sorpresa e costretti a rifugiarsi sotto il castello».  
Filippo Strozzi l'uomo più ricco d'Italia è avviato verso un malinconico tramonto mentre il re di Francia si è invaghito di Diana di Poitiers di vent'anni più vecchia di lui. Contemporaneamente un'invisibile e inafferrabile multinazionale del crimine usa il terrore e la corruzione per

controllare l'economia e le finanze di un mondo dominato dalla moneta unica. E contro costoro si battono senza esclusione di colpi un pugno di marinai, banchieri e crittografi italiani d'ogni regione, tutti uniti in nome della sopravvivenza. Enrico Cernuschi racconta la crisi economica, finanziaria e navale che sconvolse l'Europa nel XVI secolo. Una vera e propria guerra mondiale dimenticata e conclusa con la conquista, a cannonate e a spada tratta, di un antico castello scozzese, teatro di orribili delitti, congiure e tradimenti. Il volume è illustrato con mappe di Vincent P. O'Hara.



**Antonio Sanson**  
**BAIMAISELF**  
**1165 giorni da uomo libero,**  
**navigando sugli oceani**  
**di tutto il mondo**  
Edizioni Il Frangente - Verona

Antonio è un socio ANMI e prima della sua avventura è venuto a trovarmi, gli ho consegnato il guidone della nostra Associazione - che ha sempre inalberato - e gli ho fatto lo scaramantico augurio di noi marinai, quello che coinvolge la balena (e lui ne ha incontrate tante!). L'ho ritrovato tre anni dopo, abbronzato, sempre allegro, vivace e, se possibile, ancor più entusiasta, mi ha riconsegnato il guidone con il valore aggiunto che tutti noi marinai vorremmo avere provato, il sale, le sfilacciate e il sapore dei mari e delle terre "vissute" nel viaggio intorno al mondo (fa bella mostra di sé in Presidenza). Antonio pensava di cavarsela così, con poche parole. Credo siano passate ore ed ore e tutti noi, presenti all'incontro, non ci stancavamo di sentirlo raccontare, dettagli ed impressioni, ricordi e visioni, sentimenti e passione. Ora tutto quello che ho avuto la fortuna e la ventura di ascoltare dalla sua viva voce è racchiuso qui, in questo libro che

cattura sguardi e attenzione fin dal primo istante in cui capita fra le mani. "Il giro del mondo è il sogno senza esclusione di colpi un pugno di marinai, banchieri e crittografi italiani d'ogni regione, tutti uniti in nome della sopravvivenza. Antonio ha scritto questo libro, credo, innanzi tutto per sé, perché non gli sfugga alcun particolare dei suoi 1165 giorni "da uomo libero sugli oceani" e proprio per questo si legge d'un fiato, presi dalla narrazione di un'impresa che tutti noi vorremmo ripetere e che possiamo compiere con la fantasia immersa in queste pagine. Scritto in maniera fluida, accattivante, il libro ci regala le medesime emozioni, le apprensioni, le atmosfere e le esperienze vissute con una carica che coinvolge il lettore proprio perché scritto da un marinaio e non da un romanziere, essenziale nella prosa e romantico nelle considerazioni. Ecco allora che partiamo anche noi e siamo a bordo, la barca, le sue attrezzature, gli adattamenti, gli allenamenti, i tentativi e le migliori, ma il soggetto appare subito lei, la barca! E con lei, solida compagna, via, attraverso Gibilterra, alle Canarie, la prima traversata atlantica, i Caraibi, fino a Panama. Venti e sole, piogge e onde, pesci volanti in coperta e troppo grossi per essere issati a bordo, ore di sonno e ore di guardia, descritte tanto realisticamente da farci essere a bordo e condividere i turni. Ora tocca al Pacifico, le Galapagos (una delle sue delusioni) fino alla Polinesia francese, alle Isole Marchesi e Della Società (Maupiti, l'indimenticabile, vero Antonio?), le Tonga, e finalmente il giusto riposo in Nuova Zelanda. L'avventura riprende poi da Timor, con l'attraversamento dell'Oceano indiano, le Mauritius, il Sud Africa e quindi di nuovo l'Atlantico, Sant'Elena lussureggiante, i Caraibi e stavolta la traversata Ovest-Est e finalmente il Mediterraneo e... a casa, a Grado. Grazie, Antonio, per averci regalato questo tuo entusiasmo, grazie per avere voluto condividere con noi questa tua unica (e ti auguriamo ripetibile) voglia di conoscere il mondo. Dopo avere letto questo tuo stupendo diario, così vero, così appassionante, condivido quanto scrivi: "Il giro del mondo in barca a vela non è la cura di tutti i mali, è però un'eccellente medicina". Lo è stata per te, leggendoti lo è, e tanto, anche per noi. ■■■



Associazione Nazionale Marinai d'Italia  
in collaborazione con MSC Crociere



# Crociera dei Marinai d'Italia 2019

## MSC LIRICA

Proseguendo nell'iniziativa che tanto successo ha sempre riscosso, la Presidenza Nazionale organizza ancora una volta, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociera dei Marinai d'Italia 2019" quest'anno dedicata, con un itinerario nel Mediterraneo Orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nelle acque dell'Egeo e del Dodocaneso, con speciale riferimento al simbolo dell'eroismo subacqueo italiano, il R. Smg. Sciré



**Per i Soci ANMI sono previsti due porti di imbarco**  
**28 ottobre - Venezia** partenza ore 16,30 • **29 ottobre - Bari** partenza ore 17,00

a seguire l'itinerario prevede:

**30 ottobre**  
navigazione  
**31 ottobre**  
**Heraklion - Grecia**  
dalle 8,00 alle 18,00  
**1 novembre**  
navigazione  
**2 novembre**  
**Haifa - Israele**  
arrivo ore 7,00

**3 novembre**  
**Haifa - Israele**  
partenza ore 21,00  
**4 novembre**  
**Limassol - Cipro**  
dalle 8,00 alle 18,00  
**5 novembre**  
**Rodi - Grecia**  
dalle 9,00 alle 18,00  
**6 novembre**  
**Mykonos - Grecia**  
dalle 8,00 alle 18,00

**7 novembre**  
navigazione  
**8 novembre**  
**Ragusa - Croazia**  
(in croato Dubrovnik)  
dalle 7,00 alle 14,00  
**9 novembre**  
**Venezia**  
**10 novembre**  
**Bari**

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

[www.marinaiditalia.com](http://www.marinaiditalia.com)



# XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

**Ospitalità Turistica in Convenzione**

## Organizzazione turistica & Sistemazioni

Hotel con tariffe dedicate  
Eventi personalizzati  
Cena esclusiva al Castello  
Cena Spettacolo  
Teatro Musica Napoletana  
Trasferimenti personalizzati  
Assistenza sul Posto  
Biglietteria Aerea e Navale - Convenzionata  
Biglietteria Treni - Convenzionata

## Per Informazioni e Prenotazioni

 081 18 63 36 62 (Linea dedicata)

 [radunoanmi@akemonde.com](mailto:radunoanmi@akemonde.com)

## Escursioni & Visite Guidate

Napoli Half Day  
Napoli Full Day  
Napoli By Night  
Salerno Half Day  
Salerno Full Day  
Costiera Amalfitana  
Positano + Amalfi Full Day  
Ravello + Minori + Vietri sul Mare Full Day  
Amalfi + Ravello  
Amalfi e l'industria della carta  
Ercolano e Sorrento  
Costiera Amalfitana in battello  
Vietri sul Mare  
Capri  
Capri + Grotta Azzurra  
Capri in Hop On Hop Off

Anacapri  
Paestum Half Day  
Paestum Full Day  
Templi di Paestum + Museo Archeologico  
e lavorazione mozzarella  
Wine Tours alla scoperta dei vini del territorio  
Paestum + Agropoli Full Day  
Velia e la scuola Eleatica Half Day  
Certosa di Padula Half Day  
Pompei Half Day  
Ercolano Half Day  
Pompei + Ercolano Full Day  
Oplonti Half Day  
Pompei + Oplonti Full Day  
Caserta + Reggia Half Day  
Caserta e dintorni