



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



Anno LXIII
n. 4 • 2019
Aprile

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

Cinquecento anni dalla morte di
Leonardo da Vinci



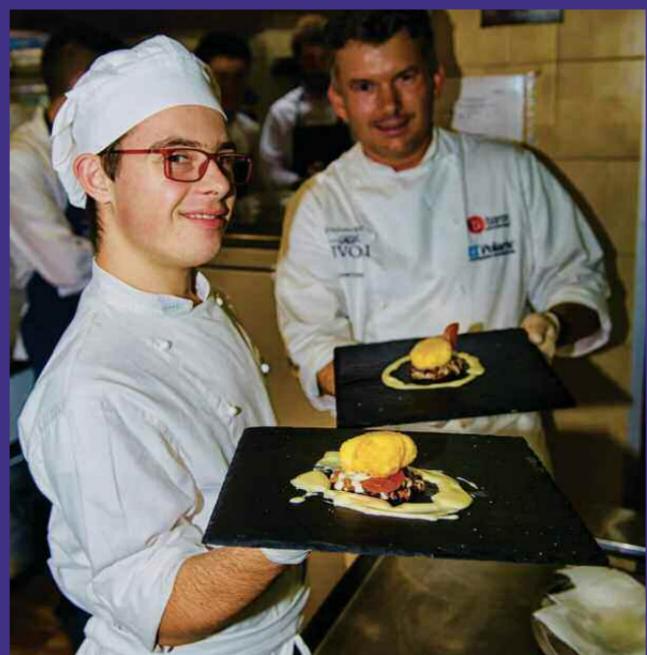


con il vento e l'aria della montagna e divento più elastico. Cosa ricordi invece delle tue esperienze nel settore alberghiero? Quella di Roma, al Quirinale. Sono stato invitato con altri ragazzi, alla fine del governo Letta, a collaborare alla preparazione del pranzo per il Presidente Giorgio Napolitano. Abbiamo preparato un secondo piatto, la piovra. Ci hanno fatto anche i complimenti. Io però avevo difficoltà con la loro parlata in romano... Ho anche servito al tavolo. A Barcellona mi è piaciuto molto, parlavo anche in francese, la mia mamma è belga e io capisco e parlo anche in questa lingua.

Un grande sogno nel cassetto

Quali sono invece i tuoi progetti per il futuro? Vorrei dare una mano alla mia associazione aiutando altri ragazzi come me, i ragazzi più piccoli o quelli con più difficoltà, insieme agli operatori. Aiuto già uno che non parla e un altro amico che ha sempre la testa fra le nuvole: devo proprio dargli una mano. Ho visto che c'è bisogno di stare vicino a chi ha problemi. Non abbandonerò la mia attività nel settore alberghiero ma posso affiancarla al volontariato.

Luca è determinato e sa quali passi percorrere. Sa anche che può contare su due genitori, Adriana e Paolo, che da sempre lo hanno sorretto, incentivato e accompagnato lasciandolo libero di coltivare le sue passioni e inclinazioni e hanno ancora molti progetti di vita da proporre e realizzare per lui e per altri ragazzi.



Un ragazzo molto speciale e punto d'orgoglio del Gruppo di Feltre

Liliana Cerqueni - Giornalista

Una passione, quella del ventitreenne Luca Corso di Lamona (BL), socio ANMI del Gruppo di Feltre, che si è concretizzata sul podio dei Giochi Nazionali Invernali Special Olympics Italia a Bardonecchia-Valsusa in Piemonte: oro nel Super-G, due medaglie d'argento nello speciale e nel gigante. La manifestazione, nata nel 1968 come progetto sportivo speciale, è arrivata alla 30ª edizione assumendo sempre più spessore culturale e sociale oltre che sportivo. Hanno partecipato oltre 500 atleti che hanno dimostrato come la disabilità intellettuale possa lasciare il posto alla determinazione, a numerose risorse, talenti e potenzialità, producendo risultati sorprendenti. "Che io possa vincere, ma se non riuscissi, che io possa tentare con tutte le mie forze" è il loro giuramento prima della gara. Le passioni di Luca Corso però non si fermano allo sci: pratica Karate dal 2003, aggiudicandosi la cintura nera 1º Dan stile Shito nel 2014; pratica nuoto a buoni livelli, equitazione e sci alpino. Tra i suoi interessi più seguiti anche il pianoforte, il volontariato e la cucina. Quest'ultima lo ha motivato a frequentare il Centro Enaip di Primiero nel settore 'Gastronomia e Arte bianca', al termine del quale sono seguiti numerosi tirocini ed esperienze lavorative a Primiero, nel bellunese, a Bardolino, Barcellona e a Roma. Ha collaborato con altri ragazzi, gli chef stellati di Altogusto e Ascotrade, alla realizzazione del ricettario 'In cucina con...', patrocinato dall'Associazione Italiana Persone Down, che raccoglie i piatti e le preparazioni di numerosi ristoranti della provincia di Belluno.

Mille passioni e tante soddisfazioni

Iniziamo con lo sport. Luca, ci racconti dei tuoi successi a Bardonecchia? Ho partecipato alla manifestazione con lo Sci Club 21 di Padova, ho fatto tre giornate di gare e ho preso parte a una grande fiaccolata in centro a Bardonecchia. L'oro è arrivato nella terza giornata di gara, un po' per fortuna ma devo anche dire grazie al mio allenatore dello Sci Club della Vallata Feltrina, Carlo Della Rosa. In passato avevo anche partecipato ad altre gare, sempre con i ragazzi con la sindrome di Down. Quando scio mi sento rilassato

Contributi 2019

Table with 4 rows: Gruppo di Fiumicino (RM) € 49,00; Gruppo di Montreal (Canada) € 200,00; Gruppo di Ospitaletto (BS) € 50,00; Gruppo di Sarzana (SP) € 147,00



Paolo J. Jucchiella

O tempora, o mores!

(Cicerone, Orationes in Verrem)

La Presidenza Nazionale, soprattutto la redazione del nostro giornale, è stata sommersa nei giorni scorsi da una valanga di e-mail e di lettere, tutte aventi lo stesso tema. Il Tenente di Vascello Lorella Cipro e il Capo Nocchiere di 2ª classe Rosa Maria Mogavero si sono unite civilmente in grande uniforme invernale e sono uscite dal luogo della cerimonia passando sotto il tradizionale arco di sciabole dei colleghi. Così siamo pari, dopo due maschi, il Sottotenente di Vascello Antonio Vuturi ed il suo compagno a Piombino lo scorso 28 ottobre, ora due femmine a La Spezia. Consummatum est.

Tutte, sottolineo tutte, le missive pervenute, sono piene di sdegno, di richiami "ai nostri principi", di rifiuto di accettare questa "rivoluzione" e tutte chiedono che si prenda posizione. Non è facile o almeno sarebbe facilissimo cavalcare questa piena ma occorre invece prudenza e riflessione.

Noi abbiamo giurato "di osservare lealmente la Costituzione e le leggi"; questo è un vincolo perenne, non rinegoziabile.

Ora, c'è una legge, la 20 maggio 2016 n.76, la cosiddetta "legge Cirinnà" (dal nome della sua relatrice), in vigore dal 5 giugno dello stesso anno che parifica le unioni civili al matrimonio. Dunque Lorella e Rosy (anche il Ministro della Difesa, nel suo messaggio di auguri, la chiama così, vezzosamente), così come Antonio e partner, non hanno violato alcuna legge né il regolamento di disciplina militare che prevede di potersi sposare (idem unirsi civilmente) in divisa.

Se abbiamo qualcosa da obiettare, in termini di immagine, di morale, di gusto o per una qualsiasi altra ragione, dobbiamo prendercela con quei nostri rappresentanti in Parlamento (ma che comunque non rispondono ai propri elettori del loro operato, a termini di Costituzione) che hanno votato a favore della legge (ricordo che è stata approvata con una maggioranza incredibile per il nostro Parlamento, ben 173 senatori favorevoli e solo 71 contrari, 372 deputati favorevoli e solo 51 contrari), magari ricordandocene i nomi alla prossima tornata elettorale.

Esiste però un altro aspetto che non può passare sotto silenzio, perché anche questa unione è stata salutata, come l'altra sopra ricordata, da un caloroso messaggio del Ministro della Difesa, che l'ha definita "esempio di una importante evoluzione culturale nelle Forze Armate". In che cosa consista questa evoluzione culturale, così significativa da essere stigmatizzata nientemeno che dal responsabile delle Forze Armate, sinceramente non saprei dire, se non una presa d'atto che i tempi hanno evoluto talmente rapidamente (questo sì) da lasciare scioccati e indignati tutti quelli cresciuti con altri parametri "culturali" e disciplinari.

Io sono stato punito alla Scuola Navale "Morosini" per essere stato visto "mentre teneva una ragazza per mano"; pensate che orrore!

Ma erano tempi oscuri, medioevali secondo alcuni, quando per abituarci a non tenere le mani in tasca avevamo i pantaloni... senza tasche o scattavano giorni di

arresti per stare senza berretto in testa (la signora Lorella ha compiaciutamente postato sui social immagini mentre bacia la compagna sotto l'arco di sciabole, fra l'altro senza il berretto in testa!). Prendiamo dunque atto, anche se senza alcuna serenità né possibilità di condivisione, dell'evolversi dei tempi ma ci chiediamo perché questa discriminazione così forte, così sperequata, così evidente, da parte del Ministro della Difesa che non manda messaggi altrettanto compiaciuti a tutti gli altri militari che continuano, nonostante le varie leggi Cirinnà, a sposare un essere dell'altro sesso in uniforme.

A bordo del Vespucci ci veniva categoricamente vietato di fraternizzare, noi allievi Ufficiali, con i marinai perché "poi sarebbe stato difficile dare loro degli ordini": ora un Ufficiale non solo fraternizza (si può dire nel caso di due donne o dobbiamo introdurre il termine sorellizza?) ma addirittura si unisce ad un sottufficiale: cambiano i tempi, d'accordo, ma anche le regole? Lorella e Rosy sono due ottime marinaie, professioniste stimate e riconosciute: su questo nulla di dire ed è aspetto certamente positivo. Sul resto, ho già detto, dal titolo di questo editoriale al suo contenuto. Siamo forse dei sopravvissuti al giurassico in cui morale, etica e modi del buon Ufficiale ci venivano elargiti da persone cresciute, come noi, in un certo humus che da secoli reggeva la società, civile e militare. Noi abbiamo non solo assorbito ma certamente condiviso quei modi e quelle regole, ne abbiamo fatto stile di vita e di professione. Forse per questo siamo frastornati dalla velocità e dal clamore del cambiamento e ci rendiamo conto che non possiamo fermarlo, anche se lo vorremmo tanto e addirittura vorremmo che si tornasse indietro almeno un po', almeno per alcuni parametri. Però, come ha scritto Papa San Giovanni Paolo II nella sua enciclica Veritatis splendor: «Ci sono valori che non è mai lecito sacrificare...c'è un minimum morale che deve essere difeso».

Un marinaio, a proposito, mi ha scritto: "Patria e Onore, il motto scolpito sulla torre dell'Accademia Navale, in nome del quale tanti Marinai d'Italia hanno dato la vita, è ormai solo una tenue voce che grida nel deserto... Da vecchio marinaio alla fine dei suoi giorni, con lacerante tristezza sono costretto a ripudiare questa irricognoscibile Marina. Nulla ma proprio nulla, sulla mia bara, dovrà ricordare la mia appartenenza a questo Corpo che ho servito con passione ed entusiasmo per una vita!".

Mi rattristano, queste sue parole, mi colpiscono per la disarmante crudezza e l'impetosa, amara conclusione cui egli è giunto. Però stavolta non sono pienamente d'accordo con lui. Noi, vecchi cresciuti nella sacralità dell'uniforme blu, possediamo tutti una Bandiera dei nostri tempi, quella col vecchio stemma delle quattro repubbliche marinare (non quello, guarda caso, modificato di recente): ebbene, quella rappresenta la "nostra" Marina e quella disponiamo che sia usata quando molleremo gli ormeggi per la nostra ultima missione. Sempre Marina, ma "quella", la nostra.

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Avvisi ai Naviganti



In copertina
Il palombaro di Da Vinci esposto nel Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano (vds art. a pag. 38)

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Vicedirettore
Angelo Castiglione

Redazione
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, Innocente Rutigliano, 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 37.500

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 O
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

L'informativa sul trattamento e protezione dei dati personali è riportata sul sito dell'Associazione www.marinaiditalia.com sezione "informativa privacy"

I Consiglieri Nazionali e i Delegati Regionali riuniti presso la Presidenza Nazionale, Roma, 4 aprile 2019



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale



4 L'ANMI ha 65 anni

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

8 Folklore a Salerno



10 Una volta marinaio... marinaio per sempre

14 Fiume 1920

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

18 Salerno e provincia tra enogastronomia e turismo

23 Crociera dei Marinai d'Italia 2019 - MSC Lirica

26 Giovanni Falcone

28 Il boom (anche made in Italy) della Marina Algerina

32 Foto d'epoca

34 Cent'anni da Leoni

37 Il salto dell'acciuga

38 Osserva e sperimenta la lezione di Leonardo

42 Patria e onore

44 la "Donazione Lovera"

46 Panoramica navale



pag. 38



Nuova iniziativa editoriale

In Presidenza Nazionale, non devono esserci dubbi a riguardo, ci sta particolarmente a cuore la "soddisfazione del cliente"; nel nostro caso del Socio. Così pertanto anche in redazione per quanto riguarda tutti coloro che ricevono questo periodico informativo: abbiamo cioè recentemente pensato di avviare una nuova iniziativa editoriale basata sul gradimento ricevuto per l'appunto da vari Soci quando, qualche mese fa, al giornale abbiamo allegato la stampa riportante la silhouette della corazzata *Roma*, e nel numero a seguire quella dei CC.TT. *Da Noli e Vivaldi*, per commemorare semplicemente ma degnamente il 75° anniversario del tragico epilogo navale consumatosi il 9 settembre 1943 nelle acque del Golfo dell'Asinara.

A partire da questo numero del "Giornale" il lettore troverà quindi la stampa fotografica di una Unità Navale della Marina Militare di nuova generazione (ma anche di foto o disegni storici come per il R. Smg. *Sciré* nel numero di luglio); si parte con la Fregata *Carlo Bergamini*, entrata in linea operativa al termine del 2012, capostipite delle 10 "FREMM" che entro qualche anno costituiranno la nuova "spina dorsale" della nostra Squadra Navale.

Scopo di questa iniziativa è quella di fornire ai Soci una serie di preziosi scatti fotografici da incorniciare per abbellire una parete della propria abitazione ovvero la sede del proprio Gruppo oppure da regalare all'amico del cuore che poco o nulla sa delle Unità Navali della Marina Militare che ogni giorno, solcando i mari, rappresentano il "cuore pulsante" della nostra Forza Armata e proiettano nel mondo una positiva immagine di tangibile professionalità e tecnologia di altissimo livello.

Norme per la collaborazione

La collaborazione è aperta a tutti. Gli elaborati, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore che se ne assume la responsabilità.

La Direzione si riserva il diritto di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno. Gli articoli pubblicati non sono retribuiti.

Tutti i diritti sono riservati. Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione della redazione.

LA REDAZIONE



L'ANMI ha 65 anni

15 luglio 1954

Il primo Presidente ANMI, l'ammiraglio Luigi Spalice, a colloquio con il Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
23 marzo 1954, n. 435.
Nuova denominazione dell'Associazione « Gruppi marinai d'Italia ».
N. 435. Decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1954, col quale, sulla proposta del Ministro per la difesa, l'Associazione « Gruppi marinai d'Italia » assume la denominazione di « Associazione nazionale marinai d'Italia » e ne viene approvato il relativo statuto.
Visto, il Guardasigilli, DE PIETRO
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 luglio 1954
Atti del Governo, registro n. 84, foglio n. 49. — CARLOMAGNO



Spedizione in abbonamento postale

Anno 95° — Numero 159

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA ROMA - Giovedì, 15 luglio 1954 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 550-139 51-236 51-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA - TELEF. 841-089 841-737 850-144

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

<p>ALLA PARTE PRIMA E SUPPLEMENTI ORDINARI</p> <p>In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8020 Semestrale L. 4510 Trimestrale L. 2510 Un fascicolo L. 40.</p> <p>ALL'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.</p>	<p>ALLA PARTE SECONDA (Foglio delle Inserzioni)</p> <p>In ITALIA: Abbonamento annuo L. 8020 Semestrale L. 4510 Trimestrale L. 2510 Un fascicolo L. 40.</p> <p>ALL'ESTERO: il doppio dei prezzi per l'Italia.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

I fascicoli disgiunti devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 1/2640 intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato Libreria dello Stato - Roma

Per gli annunci da inserire nella "Gazzetta Ufficiale", veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in ROMA, via XX Settembre (Palazzo del Ministero delle Finanze); via del Corso n. 234 (angolo via Marco Minghetti n. 23-24); in MILANO, Galleria Vittorio Emanuele n. 3; in NAPOLI, via Chiaia n. 5; in FIRENZE, via Cavour n. 46 r; in TORINO, via Roma n. 80 (Salone "La Stampa") e presso le Librerie depositarie di tutti i Capoluoghi di Provincia. Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono in ROMA - presso la Libreria dello Stato (Ufficio Inserzioni - via XX Settembre - Palazzo del Ministero delle Finanze). Le Agenzie della Libreria dello Stato in: Milano, Galleria Vittorio Emanuele n. 3 - Firenze, via Cavour n. 46 r - Napoli, via Chiaia n. 5 - Torino, via Roma n. 80 (Salone "La Stampa") sono autorizzate ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

LEGGE 9 luglio 1954, n. 431.
Norme integrative e modificative della legge 29 aprile 1953, n. 430, concernente la soppressione del Ministero dell'Africa Italiana Pag. 2210

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
26 gennaio 1954, n. 432.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale di Enna Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
26 gennaio 1954, n. 433.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale di Conegliano (Treviso) Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
26 gennaio 1954, n. 434.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola media statale di Fano (Pesaro) Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
23 marzo 1954, n. 435.
Nuova denominazione dell'Associazione « Gruppi marinai d'Italia » Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
23 marzo 1954, n. 436.
Scioglimento dell'Amministrazione ordinaria del « Legato Antonini » e nomina del commissario governativo. Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
23 marzo 1954, n. 437.
Autorizzazione alla Cassa scolastica della Scuola secondaria di avviamento professionale statale a tipo commerciale « G. Plana » di Voghera ad accettare una donazione. Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
23 marzo 1954, n. 438.
Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Scuola secondaria di avviamento professionale statale a tipo commerciale « M. Polo » di Roma-Lido Pag. 2215

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 16 aprile 1954.
Sostituzione di un componente il Comitato incaricato di esaminare i verbali di distruzione, le dichiarazioni sostitutive di essi e gli atti relativi ai conti rimasti in sospeso per cause dipendenti dallo stato di guerra Pag. 2215

DECRETO MINISTERIALE 26 aprile 1954.
Attivazione del nuovo catasto terreni per i comuni di Calice Ligure e di Finale Ligure, appartenenti alla circoscrizione delle imposte dirette di Finale Ligure, in provincia di Savona Pag. 2216

DECRETO MINISTERIALE 1° giugno 1954.
Istituzione di una Agenzia consolare in Memphis alle dipendenze del Consolato d'Italia in St. Louis (S.U.A.). Pag. 2216

DECRETO MINISTERIALE 15 giugno 1954.
Approvazione di una nuova tariffa di assicurazione sulla vita, presentata dalla Società « La Fondiaria Vita », con sede in Firenze Pag. 2216

DECRETO MINISTERIALE 20 giugno 1954.
Nomina del presidente e del Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale per l'addestramento ed il perfezionamento dei lavoratori dell'industria Pag. 2217

DECRETO MINISTERIALE 20 giugno 1954.
Costituzione del Collegio dei sindaci dell'Istituto nazionale per l'addestramento ed il perfezionamento dei lavoratori dell'industria Pag. 2217



*Il Capo di Stato Maggiore
della Marina*

Roma, 04/03/2019

Al Presidente nazionale
e a tutti i Marinai
dell'Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Caro Presidente, Con Marinai e Marinai,

è con particolare piacere che mi unisco a tutti gli iscritti all'Associazione nel celebrare un momento particolarmente significativo per la vita della nostra comunità marinara.

Sessantacinque anni fa il Presidente della Repubblica firmava il Decreto che sanciva il cambio ufficiale della denominazione del nostro sodalizio da "Associazione Gruppi Marinai" all'attuale "Associazione Nazionale Marinai d'Italia", convalidandone, al tempo stesso, la dimensione nazionale.

In questo cammino di oltre mezzo secolo l'Associazione è cresciuta e si è affermata grazie al profondo attaccamento e all'incondizionata dedizione di tutti i soci, in perfetta continuità con lo spirito di servizio dei marinai.

La preziosa opera di raccordo di tutti gli associati con la società civile accresce la consapevolezza del ruolo della Marina, in un Paese come l'Italia la cui vocazione marittima risiede non solo nella geografia e nella storia ma soprattutto nell'attuale situazione geopolitica che vede nel mare il fattore chiave sui cui puntare per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo.

L'immane partecipazione del personale in divisa sociale a tutte le manifestazioni è importante e funzionale a creare quello spirito di continuità tra coloro che, a bordo e a terra, prestano il loro servizio e quelli che continuano a servire ancora la Nazione e la collettività indossando il caratteristico solino.

Vi ringrazio per quello che fate e soprattutto per come lo fate, con quella passione, solidarietà e perseveranza, in sintesi con quello spirito di equipaggio che ci accomuna tutti, marinai militari e civili in servizio e non.

Lunga vita all'Associazione Nazionale Marinai d'Italia!

*Con profunde riconoscenza e
Stime profonde.*

Amm. Sq. Valter GABARDELLI

N.H.
l'Amm. Sq. (r) Paolo PAGNOTTELLA
Presidente A.N.M.I.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI,
LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
Il Direttore Generale

Roma, li 26 marzo 2019

Alla Presidenza dell'Associazione
Nazionale Marinai d'Italia
c/o Caserma "Grazioli Lante della Rovere"
Piazza Randaccio, 2
00195 - ROMA

Eugenio Amelio Pignatelli

desidero innanzitutto esprimere a Lei e a tutti i Soci dell'ANMI il mio più vivo ringraziamento per avermi permesso, grazie a questo breve scritto, di condividere i festeggiamenti per il 65° anniversario della nascita del Sodalizio.

Per il nostro Paese, il cui "cluster marittimo" è superiore al 2% del prodotto interno lordo, la Marina Mercantile, il "cuore" dell'intera marineria italiana, rappresenta oggi più che mai una solida realtà che contribuisce alla crescita economica del nostro Paese, garantendo le necessità strategiche del trasporto in riferimento al fabbisogno nazionale grazie alla sua flotta mercantile che, secondo un recente sondaggio del "Lloyd's Register of Shipping", tra tutte le altre del mondo si pone all'11° posto per tonnellaggio e al 13° posto per Paese proprietario. E che dire dei marittimi italiani, siano essi donne o uomini, che in tutti i mari del globo sono apprezzati per professionalità e soprattutto per quel particolare senso di "solidarietà umana" che li distingue quale innato "dna italiano marinaro".

E questa variegata "grande famiglia marinara" a cui tutti noi, marinai in servizio o in quiescenza della Marina Militare, di quella Mercantile, il personale dell'indotto portuale, gli alunni degli Istituti nautici, i semplici simpatizzanti, ci sentiamo orgogliosamente di appartenere, non può avere quale "faro" se non l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia da Lei rappresentata al meglio. In tutti questi anni il Sodalizio ha operato, e sono certo in tal guisa continuerà, tenendo ben saldo il timone sulla rotta tracciata dai Padri fondatori dell'allora "Associazione Gruppi marinai d'Italia", intrisa dello "stile" del marinaio italiano: umiltà, abnegazione, tenacia, dinamismo, presenza discreta, fattività.

Requisiti questi che, a mio giudizio, nella società "liquida" dei giorni nostri sono il valore aggiunto quando si tratta servire la comunità ed in particolare dei nostri cittadini.

Viva l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia!

Creche

N.H. L'Amm. Sq. (r) Paolo PAGNOTTELLA
Presidente A.N.M.I.

Mauro COLETTA



Folklore a Salerno

Festa di S. Matteo

La più importante festività a Salerno ricorre il 21 settembre ed è la Festa di San Matteo apostolo ed evangelista, patrono della città. In quest'occasione la statua d'argento del santo è portata in giro per il centro cittadino in una processione molto sentita dalla popolazione.

Durante la processione, la statua del patrono è preceduta da quelle dei martiri salernitani Gaio, Anthes e Fortunato, simpaticamente definiti dal popolo come le "tre sorelle" di S. Matteo, di San Gregorio VII, e dalla pesantissima statua di legno di San Giuseppe. La processione parte dal Duomo e percorre via Dei Mercanti, piazza Portanova, Corso Vittorio Emanuele, via Cilento, via Roma dove attua due deviazioni, prima verso piazza Cavour sul Lungomare Trieste per benedire il mare e poi verso Palazzo di Città, tocca infine la chiesa della SS. Annunziata, e percorrendo tutto il centro storico fa ritorno in Cattedrale. Il programma delle tradizionali celebrazioni religiose in onore di San Matteo è affiancato da festeggiamenti civili articolati in tre giorni. In occasione delle celebrazioni si ingaggiano bande di fama nazionale e internazionale che si esibiscono generalmente in Piazza Amendola. Per antica usanza, la festa si conclude con uno splendido spettacolo notturno di fuochi pirotecnici, sparati da un pontone a mare di fronte al lungomare. Il classico colpo finale pone ufficialmente fine ai festeggiamenti in onore del Santo Patrono.

Fiera del Crocifisso

La Fiera del Crocifisso si svolge ogni anno a Salerno. La manifestazione riprende in chiave moderna la Fiera di San Matteo che fu istituita nel medioevo da Manfredi di Svevia e richiamava mercanti da tutto il centro-sud. L'evento prevede spettacoli e rievocazioni storiche e rappresenta un'ottima vetrina per l'artigianato locale.

Festa di S. Donato

La Festa di San Donato, patrono d'Acerno, si celebra ogni anno il 7 agosto nel salernitano. I festeggiamenti consistono in una processione con la statua del santo per le strade della città per



l'aspetto sacro, mentre per l'aspetto civile vengono allestite bancarelle di prodotti tipici locali e luminarie, si suona musica nella piazza principale e la serata si chiude abitualmente con fuochi pirotecnici. San Donato era stato martirizzato nel 362 da Quadraziano, il prefetto di Giuliano l'Apostata, ed è invocato per ottenere piogge in tempo di siccità e per guarigioni di malattie ostinate.

L'infiorata

La terza domenica di settembre ha luogo a San Valentino Torio, in provincia di Salerno, la manifestazione dell'Infiorata. L'Infiorata consiste nel coinvolgimento di moltissimi artisti locali nella creazione di veri e propri tappeti floreali che rappresentino di volta in volta immagini a tema con l'argomento scelto per l'Infiorata di quell'anno.

Si utilizzano per la realizzazione soprattutto petali di rose, gerbere, magnolia, nespole e tanti altri ancora, dal profumo intenso e dai colori vivaci. Il manto stradale diventa la tela, e i petali dei fiori i colori che si stagliano per riprodurre figure dall'alto valore simbolico e religioso.

L'evento prevede anche una sezione dedicata all'infiorata dei ragazzi, realizzata il lunedì da oltre 250 ragazzi provenienti da diverse scuole elementari e medie della zona, che allestiscono tappeti floreali su temi fiabeschi o comunque legati all'infanzia. Sempre i ragazzi sono protagonisti in serata della "Battaglia dei fiori" a colpi di petali.

Notte del fuoco

La Notte del Fuoco si svolge a Salerno il 17 gennaio in concomitanza con la festa di Sant'Antonio Abate, patrono del fuoco e dei ceramisti. Una volta si usava accendere un grande falò attorno

Tecnica RAKU

La tecnica raku è stata introdotta recentemente nel mondo occidentale. L'effetto decorativo, con riflessi metallici e la cavillatura, la singolarità del processo, durante il quale l'oggetto è estratto incandescente dal forno, ne fanno una tecnica estremamente originale, che stravolge il metodo classico. In questa tecnica si utilizzano ossidi o smalti; per avere una colorazione verde, ad esempio, non si utilizzano pigmenti di quel colore, ma l'ossido di rame. Togliendo l'oggetto incandescente dal forno, in base al tipo di prodotto che si utilizza (segatura, carta, foglie ecc.) sull'oggetto biscottato (cotto due volte), si potranno ottenere diversi effetti di riduzione dal colore, dal nero al grigio.



a cui festeggiare, oggi la festa chiama a raccolta ceramisti da tutta la Campania che effettuano in piazza la cottura delle loro opere con la tecnica detta "raku".



Una volta marinaio... marinaio per sempre

Emanuele Viscuso - Architetto e... marinaio per sempre

Il mare! Che luogo incantevole il mare, che attrazione, che magia! Nato a Palermo e cresciuto a Napoli, il mare è sempre stato per me "casa". Dovetti lasciarlo solo quando, a venti anni, mi trasferii a Milano per lavoro, dove il mare mi mancava. E mi mancava da morire. Allora m'inventai qualcosa per poterlo tornare a vivere persino lì, almeno idealmente. Come? Allora lavoravo in banca ma la mia passione era la musica. Non mi limitavo ad ascoltarla: a casa dai miei c'era sempre stato un piano, che io suonavo. Così, con i primi risparmi, anzi facendo debiti, mi ero comprato un pianoforte a mezza coda. In quel mio primo appartamento di Milano non c'era nulla se non il letto e il piano. Per il momento non avevo potuto permettermi altro. Così, tornato dal lavoro, non c'ero per nessuno. Volavo dal mio piano, così come si corre dall'amore, e gli dedicavo tutto il mio tempo suonandolo e componendo musiche. Così concepì una suonata fatta di onde, come marosi, come un crescendo di cavalloni, in cui ci fosse tutta la forza del mare ed il suo impeto. In cui ci fossero poi delle visioni di trasparenze in movimento, come di vita sottomarina, di malinconiche ma vibranti e romantiche immagini del liquido elemento. Chiamai quella musica "Il mare" e ogni volta che la suonavo ero felice. Oggi chiunque può ascoltarla su



Youtube ma per me allora averla composta era quasi un miracolo. Io non avevo mai studiato musica, eppure quel pezzo neoclassico l'ho eseguito da allora in tutti i miei concerti e persino in televisione e tutti stentavano a credere che venisse da un autodidatta. Ricordo che una volta, dopo averlo suonato alla Rai, vennero a farmi i complimenti persino gli elettricisti...

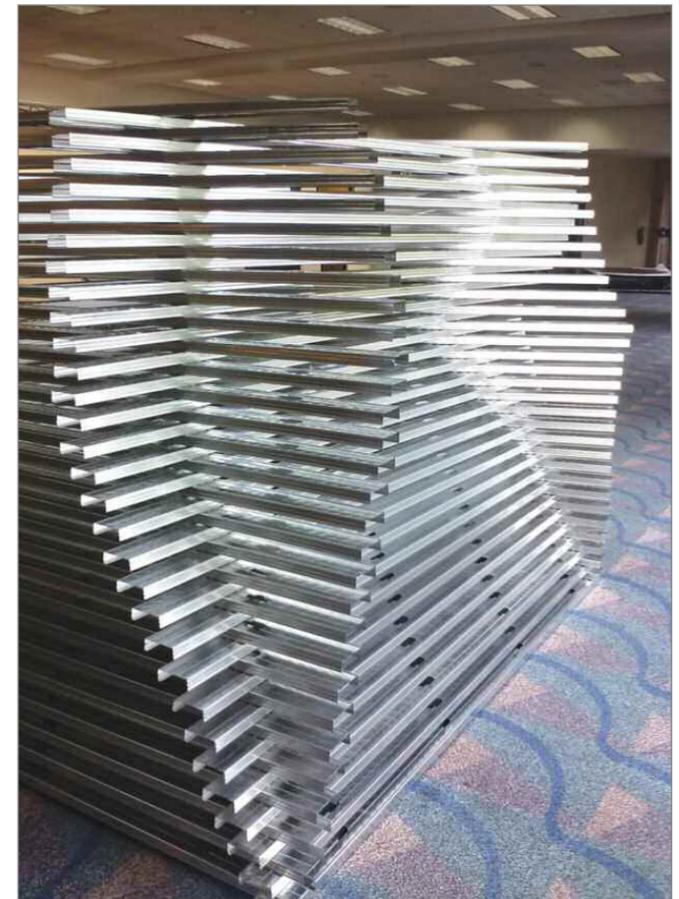
*Una nave nel porto è al sicuro,
ma non è per questo che
le navi sono state costruite*

Ma presto al mare ci tornai davvero. Infatti, come per tutti allora, tranne che per i militesenti, venne la mia chiamata per il servizio di leva, ed io venni destinato alla Marina Militare. Ricordo che, mentre tutti gli altri chiamati erano ancora storditi dal fatto di aver dovuto lasciare la propria casa e la propria famiglia per la prima volta non per una vacanza ma per ottemperare ai propri

obblighi militari, io invece, disabituato da anni al comfort e alle certezze che solo una famiglia possono dare, ero perfettamente a mio agio. Non potrò mai dimenticare il giorno in cui iniziai il servizio militare: ero l'uomo più felice del mondo. Fossero stati due anni, anziché uno e mezzo, sarebbe stato anche meglio. Ricordo che mi toccava consolare dei marcantoni, strappati per la prima volta alle braccia delle madri, che piangevano di disperazione mentre io invece ero doppiamente felice: primo perché non è che andassi pazzo per il mio lavoro in banca, e poi perché stavo di nuovo respirando l'aria di mare al C.A.R. di Taranto. Mentre gli altri si sentivano in prigione, per la prima volta di fronte a obblighi e regole inderogabili, come mai ci si sognerebbe in una vita familiare, a parte il fatto di doversi comunque alzare per andare a scuola, io invece mi sentivo in vacanza ed ero veramente felice: ero marinaio anziché bancario! Che cosa, almeno in quel momento, avrei potuto volere di più dalla vita? Il militare, visto allora dai più come qualcosa da evitare, fu per me una manna caduta dal cielo.

Dopo il C.A.R. di Taranto fui destinato al Ministero della Marina Militare a Roma, sul Lungotevere. Beh, ora l'acqua l'avevo proprio di fronte, anche se era un fiume e non il mare. Ma Roma è vicina al mare e la bellezza di questa città è tale che viverci per quei diciotto mesi di leva mi sembrò la cosa più bella del mondo. Al Ministero, un bellissimo palazzo con la Via Flaminia da un lato e il Tevere dall'altro, lavoravo all'Ufficio Affari Generali. Si lavorava dalle 8 alle 14 e poi si tornava in caserma per pranzare. La caserma, Maridist, era poco distante, a Piazza Bainsizza, nel quartiere Prati. Devo dire che lì si mangiava benissimo. C'era un menu incredibilmente vario, molto abbondante e i piatti erano ottimi. Mai, quanto a cibo, si sarebbe pensato a una caserma. Ma anche rispetto al resto, Maridist era un luogo in cui era piacevole vivere. Era retta dal Comandante Mario Tonni, un ufficiale amatissimo da tutti, il cui unico scopo era far vivere bene tutti i suoi sottoposti. In Marina c'è un'atmosfera in cui a prevalere non è un dispotico senso del comando e della gerarchia ma la funzionalità di un organismo il cui bene comune è calibrato sul bene del singolo e la sommatoria dei singoli benessere riflette perfettamente il fatto che si è "tutti sulla stessa barca". Per questo motivo l'essere "marinaio" ti fa sentire di essere parte di un tutto forse più che in altri Corpi. Ognuno è indispensabile. E anche se non si era su una nave ma in una caserma il paradigma non cambiava. A sottolineare ancora di più questa benevola organicità, il fatto che i marinai chiamano i loro superiori non col loro grado, fossero anche capitani o ammiragli, ma semplicemente Signor seguito dal cognome (in realtà tale norma vale solo per gli ufficiali inferiori, per quelli superiori si usa l'appellativo di Comandante seguito dal cognome, e per gli Ufficiali Ammiragli si usa il termine Ammiraglio).

Lo non dimenticherò mai il Comandante Mario Tonni per il suo lungimirante modo di governare Maridist. Così come non dimenticherò mai il Signor Raimondo Raimo, ufficiale della caserma che, con la stessa paterna maniera, dispensava permessi e "pernotti", cioè il permesso di dormire fuori, cosa che non gli ho mai visto negare a nessuno. In caserma c'era anche un pianoforte. Ma era nel circolo ufficiali, dove i marinai non erano



ammessi. Ma, "chiedete e vi sarà dato". Fu così che parlando col Comandante Tonni, che un colloquio non lo negava a nessuno, e col Signor Raimo, con cui ero in contatto quotidiano, dopo poco mi si aprirono le porte del circolo ufficiali, dove avevo avuto il permesso di recarmi per suonare il piano tutte le volte che avessi voluto. Ora ero davvero felice: grazie alla Marina vivevo una città meravigliosa, qualcuno cucinava per me, avevo un piano da suonare e in cambio di ciò mi veniva chiesta solo qualche ora di lavoro nemmeno tanto pesante. Anzi le cose migliorarono ulteriormente quando sei mesi dopo l'inizio del mio servizio militare venni promosso sergente e mi si diede anche uno stipendio. Così ebbi quanto mi bastava per comprarmi un'auto e scorrizzare in giro per Roma, allora molto meno vincolata da divieti d'ingresso per le auto private, e per i suoi meravigliosi dintorni. Oltretutto potevo andare facilmente quasi tutti i fine settimana a trovare i miei, che vivevano ancora

*Tra vent'anni non sarete delusi
delle cose che avete fatto
ma da quelle che non avete fatto.
Allora levate l'ancora,
abbandonate i porti sicuri,
catturate il vento nelle vostre vele.
Esplorate. Sognate. Scoprite.*

(Mark Twain)

tra Napoli e Baia Domizia, a metà strada tra Roma e Napoli. A Napoli tornavo anche perché la mia università era lì. Ero infatti rimasto iscritto alla "Federico II" anche dopo il trasferimento a Milano. Fu anzi proprio grazie al tanto tempo libero lasciandomi dalla Marina e dal mio lavoro al Ministero, molto di più di quello che avevo lavorando in banca a Milano, che durante il servizio militare riuscii a dare gli esami di ben nove materie.

Emanuele Viscuso

È nato il 24 dicembre 1952 a Palermo. Scultore, musicista, designer nonché "promoter di cultura". Famosa la sua scultura *Wave-bridge on the imaginary* ubicata nell'aeroporto internazionale di Milano Malpensa. Nel 2006 ha fondato il "Sicilian Film Festival" a Miami: una importante vetrina di registi e film siciliani. Ha preso parte alla missione "Esperia STS-120/10A," lanciata il 23 ottobre 2007 dal Kennedy Space Center della NASA, in qualità di delegato in Florida dell'Accademia Italiana della Cucina: grazie alla sua proposta, a bordo dello "Space Shuttle Discovery" l'italiano Nespoli e altri astronauti hanno viaggiato verso la Stazione Spaziale Internazionale portando deliziosi piatti italiani da offrire ai loro colleghi già presenti nella stazione in orbita. Nel 2014 è stato premiato a Miami con il *FREC Star Award*, come miglior "promoter di cultura" della Florida.



La scultura
Onda-Ponte sull'immaginario
al Terminal 2
dell'aeroporto Internazionale
di Milano Malpensa

Forse devo ringraziare proprio il servizio militare se alla fine sono riuscito a laurearmi! Ma devo ringraziarlo anche di un'altra cosa: la mia prima mostra di arte. Infatti, a Milano avevo iniziato a dipingere per diletto. Avevo anche dipinto un quadro riprodotto l'*Amerigo Vespucci*, il veliero fiore all'occhiello della Marina Militare. Esposi proprio quello a una mostra aperta alle Forze Armate che si era tenuta nel palazzo della Marina a Napoli. Allora ero solo un bancario che sognava di fare il musicista e non sapevo ancora che avrei avuto un futuro di artista. Ma quella prima mostra mi aprì un po' di orizzonti. Una volta rientrato a Milano dopo il militare, continuai a dipingere, oltre che a suonare il piano e a comporre musica, sempre facendo il bancario e studiando per finire l'università. Grazie alle nove materie date durante il servizio militare, mi era rimasto solo l'esame di Diritto Amministrativo e la tesi di laurea. Così mi alzavo alle 5.00, studiavo fino alle 8, lavoravo in banca dalle 8.30 fino alle 17.00 e poi di nuovo a studiare fino a tardi. Mi laureai poco dopo in Giurisprudenza alla Federico Secondo di Napoli. Una grande Università. Ma i sogni? Dov'erano finiti i miei sogni? Io non volevo fare il bancario tutta la vita, né l'avvocato. Volevo fare il musicista. Fu così che dopo lungo travaglio decisi di dare le dimissioni. Avevo lavorato undici anni in banca e ora mi lanciavo in una nuova avventura, salpando dal porto sicuro di uno stipendio fisso verso l'ignoto mare di una vita artistica. Sapevo quello che lasciavo ma non quello che avrei trovato. Proprio come i marinai, mi animava lo stesso spirito di avventura, la stessa voglia di porti nuovi e sconosciuti. Restai a Milano, città che offriva moltissimo, qualunque professione uno avesse in mente di fare, ma da quel momento navigavo comunque in un mare sconosciuto che non offriva nessuna certezza. Continuai a fare musica e dare concerti, ma presto avvenne un altro miracolo: avevo avuto un'intuizione, quella di collegare la musica alle arti visive e mi ero messo a dipingere delle forme che i miei amici critici mi spiegavano essere la mia stessa musica che diveniva segno grafico e pittorico, come delle onde, delle vibrazioni armoniche, dei ritmi da guardare anziché da ascoltare.

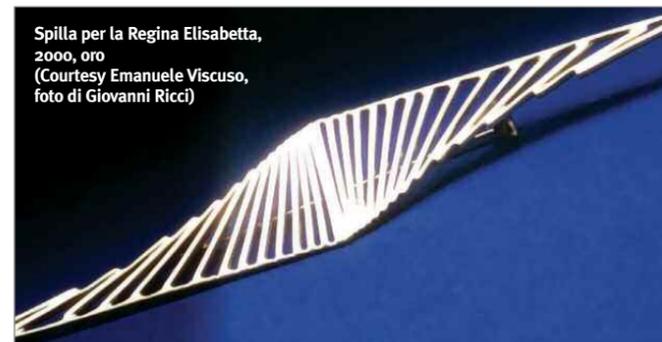
Mentre quasi tutti i concerti li davo in beneficenza o comunque senza chiedere un compenso, alla mia prima mostra di queste opere vendetti quasi tutto malgrado io fossi un giovane e sconosciuto pittore. Probabilmente la mia "nave" stava navigando nella direzione giusta, il bancario si era trasformato in musicista, il musicista in pittore e la musica in "Disegni di musica". Dai miei "Disegni di musica" alla "Musica Solida", cioè le mie sculture con cui negli anni avrei riempito musei, aeroporti e collezioni private, il passo fu breve anche se per nulla banale. Infatti le sculture le sentivo dentro me ma non riuscivo a esprimerle. Una notte chiesi ispirazione a Dio e, quando andai a letto, pregai come sempre. Ma, stavolta, chiesi al Cielo qualcosa di molto specifico: un'ispirazione per la mia arte. E il Cielo mi accontentò perché, quando mi addormentai, sognai che visitavo una mostra di sculture. Potei osservarle bene. Esse erano geometriche, modulari, ed i moduli erano posti in modo nuovo, mai visto prima in nessuna opera d'arte. Erano bellissime e voluttuose, piene d'armonia

e di vita. Complicatissime e semplici allo stesso tempo, esse sembravano strumenti musicali di un nuovo tipo ed erano pervase da un senso di ritmo e vibrazione. Dei meccanismi perfetti la cui struttura era come la continuazione progressiva di qualcosa che si autogenerava. D'un tratto nel sogno esclamai: "Ma queste sono le mie sculture!". A quelle parole mi risvegliai di soprassalto con quella frase ancora in gola e quelle immagini impresse nella mente. Quasi senza respiro per l'emozione, mi ritrovai con gli occhi e la bocca spalancati. Non ci potevo credere! Dio mi aveva mandato l'ispirazione che cercavo. Fu come quando Colombo scoprì l'America, o come quando una nave che ha rischiato di affondare per una tempesta trova miracolosamente un porto sicuro in cui approdare. Negli anni successivi feci una

lunga serie di mostre. Mi andava piuttosto bene. Ero riuscito persino a mettere una mia scultura all'aeroporto Internazionale di Milano Malpensa. La scultura, ancora lì, al Terminal 2, si chiama "Onda-Ponte sull'immaginario". Una grande onda di alluminio e ancora un riferimento al mare. D'altronde tutte le mie sculture erano delle onde, rappresentando delle onde sonore. Ma "una volta marinaio... marinaio per sempre", già solo pochi anni dopo capii che, se finora avevo navigato "a vista", era forse giunto il momento di buttarmi in una nuova avventura. Stavolta il cambio fu davvero epocale, perché misi in vendita la cosa più cara che avevo, la mia casa a Brera, nel cuore di Milano, per trasferirmi negli Stati Uniti. Perché?

Milano mi aveva dato tutto quello che poteva ma ora avevo bisogno di andare "oltre". Era l'anno 2000. Anno nuovo vita nuova! Figuriamoci secolo nuovo! Anzi Millennio Nuovo! Il mio ultimo atto in Italia fu quello di donare alla Regina Elisabetta, in visita ufficiale a Milano, una spilla d'oro disegnata appositamente per lei. Quale non fu la mia sorpresa nel ricevere poco dopo una lettera di Sua Maestà in cui la Regina mi diceva di aver apprezzato moltissimo il mio dono e il mio stile della "Musica Solida". Conservo quella lettera fra le cose più care.

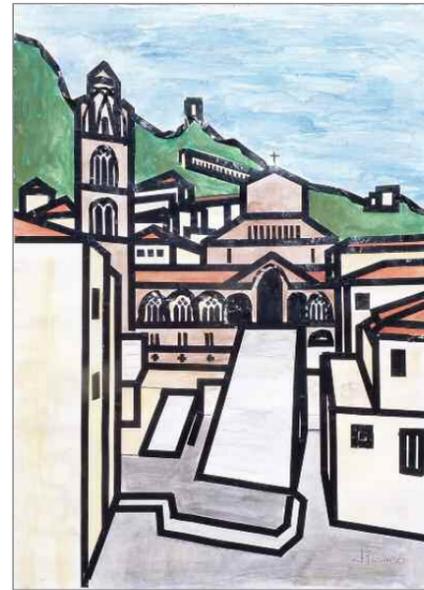
Salpai alla fine del 2000 verso gli States, mentre tutte le mie cose, arte, mobili, pianoforte, oggetti personali e ricordi, erano stati messi in un container che mi avrebbe seguito poco dopo nella mia nuova casa sulla baia di Miami Beach, acquistata con parte dei proventi della vendita di casa mia a Milano e con l'aiuto di un mutuo di entità tale da far accapponare la pelle a un industriale, figuriamoci a un marinaio-artista.



Spilla per la Regina Elisabetta, 2000, oro (Courtesy Emanuele Viscuso, foto di Giovanni Ricci)

Ormai sono convinto che con certi metodi di studio, con la nostra cultura ci proteggiamo dall'enorme vastità del vero sapere e, affaccendandoci entro un piccolo cerchio magico, spesso arriviamo a scoprire con grande sforzo e soddisfazione cose che i marinai sapevano da sempre.

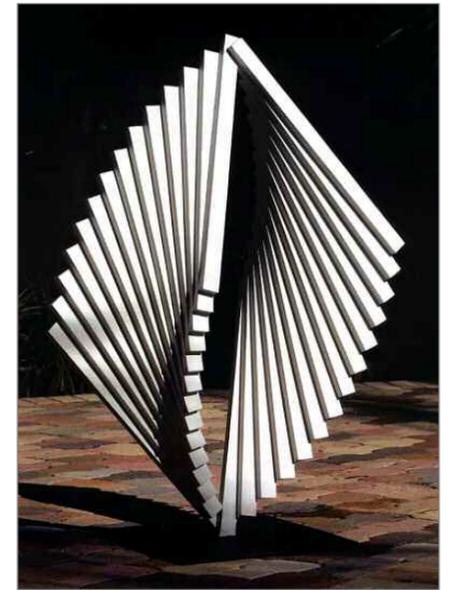
(Lev Nikolajevič Tolstoj)



Un Duomo di Amalfi con lo stile peculiare di Viscuso con elementi architettonici molto stilizzati e dai contorni evidenziati dal sottile nastro adesivo nero



Nike, 1994 (courtesy Silvio Berlusconi, foto di Giuseppe Amagliani STUDIO MAGAS)



Bianca

A Miami, forse proprio perché spinto dalla necessità di pagare un mutuo mostruoso, me ne inventai di tutti i colori. Continuai a produrre sculture, a suonare e comporre, ma mi dedicai anche ad altre cose, come creare un festival cinematografico, il "Sicilian Film Festival", durato dodici anni. Divenni anche Accademico della Cucina Italiana e poi Delegato di questa importante Istituzione Culturale della Repubblica. Proposi una mia idea alla NASA e collaborai con essa al mio progetto riguardante l'alimentazione degli astronauti a bordo della Stazione Spaziale Internazionale, iniziativa destinata a cambiare la vita degli astronauti da allora in poi. Incredibile per un marinaio finire con l'occuparsi di navi... spaziali! Inoltre, avendo la passione per l'architettura e l'urbanistica, in Florida collaborai anche alla crescita di Miami con una serie di articoli di urbanistica, pubblicati sui maggiori giornali e riviste locali, e una serie di conferenze nelle università per dare degli input di tipo "europeo" alla crescita di una città tipicamente americana. Malgrado io non fossi nessuno nello specifico settore, ciò che delineavo veniva magicamente eseguito, ciò che auspicavo veniva incredibilmente realizzato, ciò che sognavo diveniva realtà. Fu così che la città andò nella direzione da me auspicata e per questo ricevetti una laurea "honoris causa" in architettura da un'università di Rhode Island (Constantinian) e le "Chiavi della Città" da parte del sindaco di Miami Beach. Il tutto senza dimenticare l'Italia e in special modo la Sicilia, dove creai, per le mie estati italiane, il "Festival Internazionale di Musica d'Organo" (F.I.M.O.) ricevendo dalla Regione Sicilia un riconoscimento come Ambasciatore di Cultura Siciliana. Ma il mio essere marinaio era sempre in agguato e nel 2015 decisi di salpare di nuovo. Stavolta da cittadino americano, con passaporto degli States. Miami mi aveva dato tutto quello che non mi aveva dato Milano ma ancora una

volta avevo bisogno di andare "oltre". Non senza infinite incertezze, salpai di nuovo e la lasciai, stavolta in auto percorrendo Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas e quindi l'intero Messico fino al suo sud, mentre di nuovo tutte le mie cose, arte, mobili, pianoforte, oggetti personali e ricordi, erano stati messi in un container che, a bordo di una nave, mi avrebbe seguito poco dopo nella mia nuova casa di Puerto Escondido, acquistata coi proventi della vendita della casa di Miami e stavolta senza debiti. Il Messico mi aveva sempre affascinato. Ora ci vivo da tre anni. Ancora mare... Qui, visto che a Miami ci avevo preso la

mano con l'urbanistica, ho anche comprato un terreno di vari ettari per farci più in là un resort turistico, come una mia piccola città, naturalmente sul mare, a solo mezz'ora dal centro dell'abitato già esistente di Puerto Escondido nel quale sto già trasformando la mia casa in un *boutique hotel* per viverci ospitando altri "marinai", ovvero viaggiatori impenitenti sempre alla ricerca di qualcosa di nuovo. Non dimentico dell'arte, a Puerto Escondido sto anche creando un piccolo museo d'arte contemporanea perché qui non esiste nessun museo. Con una

Se vuoi costruire una nave, non radunare uomini per raccogliere legno e distribuire compiti, ma insegna loro la nostalgia del mare ampio e infinito

(Antoine De Saint Exupéry)

vita di esperienze in campo artistico non mi dovrebbe essere difficile crearne uno. Niente male per un marinaio! D'altronde i sogni sono sempre stati la stella polare della mia nave e tutto quello che ho fatto nella mia vita ne è un esempio. Quanto ho scritto finora è tutta farina del mio sacco. Ma visto che l'essere marinaio ha solleticato la fantasia di fior di scrittori, mi si lasci concludere con un paio di citazioni al riguardo che la dicono lunga sulla vera essenza di ogni marinaio, che fosse Cristoforo Colombo o Magellano, ammiraglio o marinaio comune. Gente di mare, animata tutta dallo stesso spirito: "Una volta marinaio, marinaio per sempre."

Fiume 1920

Ciro Paoletti - Storico

A Fiume l'inverno del 1919-1920 passò più o meno senza guai e il 14 marzo 1920 l'ammiraglio Nunes lasciò la città. La carica di Comandante Superiore passò al capitano di vascello Giovan Battista Tanca, comandante del *Dante Alighieri*, che continuò a prestare sostegno alla popolazione ed ai servizi pubblici della città.

Giugno portò un cambiamento politico. Incapace di risolvere la questione, Nitti lasciò il governo a Giolitti. D'altra parte neanche d'Annunzio si rivelò abile a far politica.

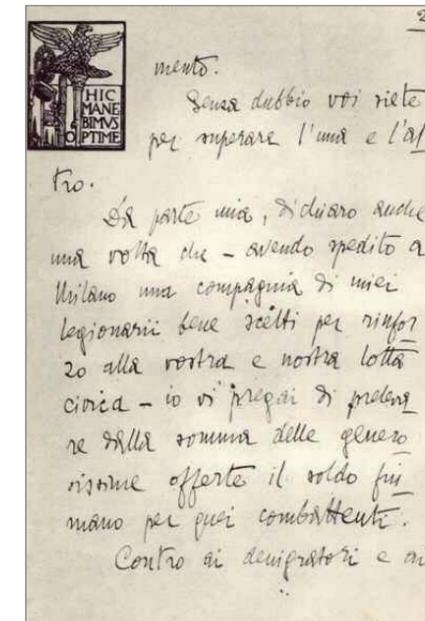
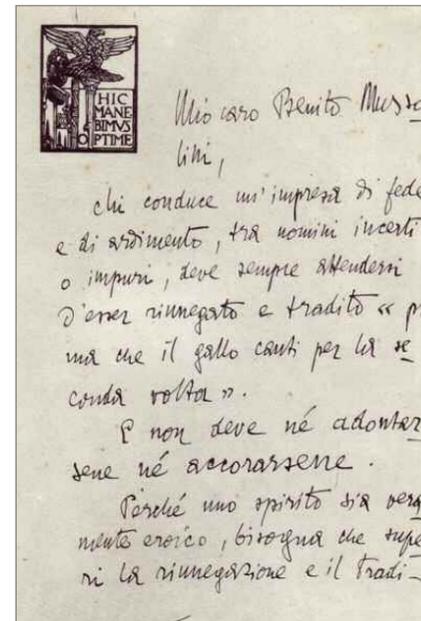
Nel novembre del '19 d'Annunzio aveva intrapreso delle trattative, rimaste senza risultato, con Badoglio, Sottocapo di Stato Maggiore, che rappresentava il Governo italiano; poi aveva invitato la popolazione a votare sulla proposta di erigere Fiume a città libera.

Il 15 dicembre 1919 si era andati alle urne; ma il 18 d'Annunzio aveva affermato che le operazioni di voto erano state irregolari e aveva annullato tutto.

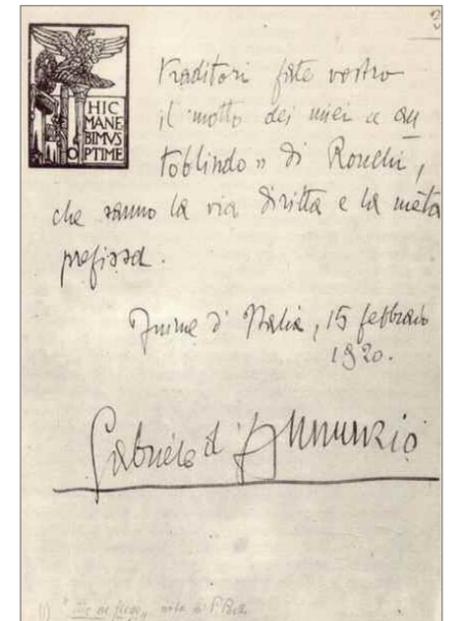
Seguì un periodo alquanto lungo, durante il quale la città si riempì di gente di tutti i tipi e di ogni idea politica, mentre il Poeta, che non era certo fatto per governare, si lasciava andare al suo abituale stile di vita. La vicenda appariva ormai sempre meno condivisibile proprio a quelli che l'avevano iniziata. Lo stesso maggiore Reina, che aveva comandato i granatieri partiti da Ronchi, non esitò a scrivere a d'Annunzio rimproverandogli il suo modo di vivere e di agire e l'apertura delle file legionarie a "avventurieri di ogni risma ed agli indesiderabili di tutte le questure del Regno." L'unica cosa che fino ad allora era stata risolta era la situazione penale dei militari arrivati a Fiume. Nitti li aveva dichiarati disertori, è vero; però il "Compromesso Siciliani", redatto nel novembre 1919, aveva tacitamente cancellato il reato, prevedendo, per gli ufficiali legionari, addirittura la promozione per meriti di guerra quando avessero lasciato la città. Dunque, visto che l'impresa di giorno in giorno andava perdendo lo slancio e che non si correva più alcun rischio a tornare ai reparti, lentamente i militari cominciarono ad andarsene.



Francesco Saverio Nitti,
Presidente del Consiglio



Lettera a Mussolini del febbraio 1920



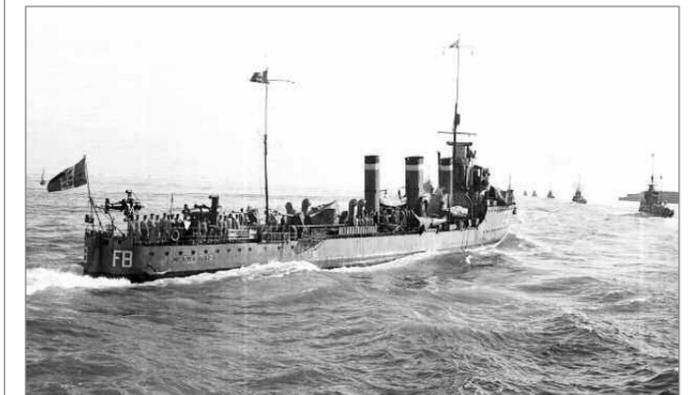
Nave da battaglia Dante Alighieri
Fiume-1919-1921

Partì, non senza contrasti, il maggiore Reina dei Granatieri di Sardegna; partì l'intero XI Bersaglieri, partirono i Reali Carabinieri del capitano Rocco Vadalà, il colonnello Sarri e il monarchico generale Sante Ceccherini, la cui presenza era una notevole garanzia di stabilità.

Il fatto era che la tendenza politica dei vari "indesiderabili", che avevano portato e stavano facendo prevalere a Fiume, non poteva essere accettata dalla categoria liberale e monarchica alla quale apparteneva la totalità degli ufficiali di carriera del Regio Esercito. Era cioè evidente che il sostegno materiale e finanziario della Federazione Italiana Lavoratori del Mare di Giuseppe Giuiliotti e quello politico e giornalistico di Mussolini fossero di sinistra, di tendenza socialista e repubblicana e influenzavano, lo si volesse o meno, l'andamento della vita politica di Fiume. L'elemento anarchico-repubblicano, sicuramente rivoluzionario, sarebbe poi apparso nella "Carta del Carnaro", la Costituzione di Fiume data da d'Annunzio, ma scritta da Alceste de Ambris, repubblicano, socialista, sindacalista, interventista e volontario di guerra. In più, se d'Annunzio era in sostanza politicamente passivo, non lo era Giolitti che, in pochi mesi, era riuscito a calmare le acque internazionali firmando con la Jugoslavia il "Trattato di Rapallo", del 12 novembre 1920, costituendo lo Stato Libero di Fiume. Con questo non si anetteva la città, ma si impediva ad altri di farlo e si creava uno staterello che un giorno forse si sarebbe potuto riunire alla madrepatria. Inoltre l'accordo toglieva alle altre Grandi Potenze ogni possibilità di protestare, dato che la stessa Belgrado l'aveva accettato; d'Annunzio reagì nel modo più coerente, che per Giolitti era quello sbagliato: rifiutò di riconoscere il "Trattato di Rapallo"; e la parola passò alle armi. Il generale Caviglia ebbe l'ordine di far eseguire il Trattato e, il 21 dicembre 1920, le forze regie chiusero la città dal mare e da terra, per evitare un intervento militare degli Alleati, che avrebbe fatto perdere quanto si era ottenuto e si sperava di avere in futuro.

La Regia Marina aveva già preso le sue misure; e la Reggenza del Carnaro temeva che arrivassero in rada delle unità in piena efficienza a sostituire quelle già presenti, bisognose di lavori, con equipaggi ridotti e scarsamente efficienti. Il comandante Tanca, ad esempio, aveva cercato di ottenere da d'Annunzio il nulla osta alla sostituzione del *Dante Alighieri*, ma non essendoci riuscito, aveva chiesto ed ottenuto l'esonero dal comando, venendo rilevato l'11 novembre dal parigrado Antonio Foschini, che in guerra aveva comandato le artiglierie della Marina impiegate a terra. Contemporaneamente era stata decisa la costituzione della forza destinata a far rispettare le decisioni di Versailles e l'esecuzione del "Trattato di Rapallo". La componevano le corazzate *Andrea Doria* e *Vittorio Emanuele*, i caccia e gli esploratori *Nicola Fabrizi*, *Stocco*, *Augusto Riboty*, *Falco*, *Espero*, *Zefiro*, *Pilade Bronzetti*, *Giuseppe La Farina* e i rimorchiatori d'altura *Calipso*, *Titano* e *Marittimo*.

L'esploratore *Nicola Fabrizi*, una delle unità coinvolte con gli avvenimenti di Fiume
(Ufficio Storico Marina Militare)



Il 17 novembre l'ammiraglio Simonetti innalzò la sua insegna sull'*Andrea Doria* e il 30, portatosi nelle acque antistanti la città, notificò il blocco:

“Noi, Diego Simonetti, Vice Ammiraglio Comandante in Capo delle Forze Navali dell’Alto Adriatico; In seguito agli ordini del Regio Governo impartiti a mezzo di S. E. il Generale Caviglia, Comandante Generale delle Truppe della Venezia Giulia ed ai poteri conferitici:

DICHIARIAMO:

Dal 1° dicembre 1920 alle ore 10 il litorale dello Stato indipendente di Fiume ed i territori illegalmente occupati dai Legionari Fiumani sono sottoposti al blocco effettivo da parte delle Forze Navali ai nostri ordini.

Sarà proceduto contro chiunque e con qualsiasi mezzo tenterà di violare detto blocco secondo le leggi internazionali ed i trattati in vigore.

La zona di blocco è limitata fra i meridiani 14° 20' e 15° e fra i paralleli 44° 40' e 45° 20'.

Sono concessi tre giorni di tempo alle navi mercantili nazionali ed estere per uscire dalla zona bloccata e sarà concesso il libero transito previa visita da parte delle unità in crociera purché non abbiano a bordo milizie armate, armi e munizioni.

Qualsiasi nave uscente prima del termine limite concesso si rifiuti di subire la visita è suscettibile di sequestro e qualsiasi nave che prima o dopo tale termine compia atti ostili contro unità in crociera, verrà senz'altro affondata.

Nessuna nave potrà navigare dal tramonto all'alba nella zona di blocco e nessuna entrarvi.

Sarà concesso di giorno l'approdo nei porti e nelle località comprese nella zona bloccata alle sole navi debitamente autorizzate che portino viveri o carbone per la popolazione civile o che siano dirette a porti o località del Regno S.H.S.

**Da bordo della R. Nave *Andrea Doria*.
Pola, 30 novembre 1920.”⁽¹⁾**

Prima della sua entrata in vigore, le navi stazionarie avrebbero dovuto lasciare Fiume, ma non avevano abbastanza gente per accendere i fuochi e manovrare e comunque d'Annunzio dichiarò che non avrebbe consentito loro l'uscita. Allora, sempre nella mattina del 30, dal largo si fecero avanti gli esploratori *Augusto Riboty* e *Falco*, mettendosi a due miglia dal molo “in posizione da

*poter controbattere le artiglierie che aprissero il fuoco sulle navi in porto e fuori dal porto”⁽²⁾ mentre *Fabrizi* e *Stocco* prendevano posizione davanti all'imboccatura del porto “in situazione di poter battere d'infilata le banchine, le testate dei moli interni e la zona acqua ad essi prospiciente” e *Zefiro*, *Espero*, *La Farina* e *Bronzetti**



Ammiraglio Giovanni Sechi
Ministro della Marina

si piazzavano paralleli al molo a circa 500 metri, “per poter battere con le mitragliatrici la parte del molo dalla quale sarebbe possibile accedere alla *Dante* ed al *Mirabello*.”

Quanto ai rimorchiatori: il *Calipso* si sarebbe tenuto vicino al *Riboty* e gli altri due – *Titano* e *Marittimo* – vicino all'imboccatura del porto, pronti a prendere a rimorchio le unità che ne fossero uscite, cominciando dalla torpediniera *1 PN*, passando poi all'*Abba*, al *Mirabello* ed infine al *Dante*. Ma poiché i Legionari chiusero le ostruzioni del porto, rimisero il *Cortellazzo* di traverso a sbararne l'imboccatura e resero inutilizzabili i rimorchiatori fiumani, alle 9,30 le Regie Navi delle Forze dell'Alto Adriatico ripresero il largo e si ritirarono.

Passarono cinque giorni senza storia, con i comandanti attentissimi ad impedire eventuali altre diserzioni; ma che con tutta la loro attenzione non poterono impedire alla torpediniera *68 PN* ed alla caccia *Pilade Bronzetti* di unirsi ai Legionari. Tre giorni dopo defezionò anche l'*Espero*, i cui ufficiali al completo e la maggior parte dei cui sottufficiali, come quelli del *Bronzetti* e della *68 PN*, abbandonarono le rispettive unità e si presentarono sul *Dante Alighieri* per non aderire alla Reggenza del Carnaro.

Il 20 dicembre, il generale Caviglia intimò alla Reggenza di evacuare i territori occupati al di fuori dei confini dello Stato Libero di Fiume, consentire la partenza delle Regie Navi presenti in porto e sciogliere i reparti armati dei Legionari.

Il 22 dicembre la Reggenza del Carnaro, proclamata il 6 settembre, dichiarò guerra al Regno d'Italia. Caviglia mosse i suoi uomini e la Marina pure. Le Regie Navi in porto ricevettero istruzioni su come regolarsi in caso di scontro:

- dovevano astenersi da qualsiasi atto ostile;
- se attaccate, le navi sottili si sarebbero dovute autoaffondare, mentre il *Dante Alighieri* avrebbe dovuto reagire col minimo indispensabile delle artiglierie, neutralizzando le altre, mentre le macchine dovevano essere private delle parti essenziali, a loro volta da caricare su un rimorchiatore da inviare a Pola.

Venne eseguito quanto prescritto; ma il rimorchiatore fu intercettato dai Legionari, che s'impadronirono dei pezzi dei motori.

Due giorni dopo, vigilia di Natale, l'*Andrea Doria* assieme al *Riboty* e tre caccia, si presentò all'ingresso del porto e l'ammiraglio Simonetti annunciò che avrebbe fatto affondare qualsiasi natante che avesse tentato d'uscire, poi, alle 17, le Regie Navi si portarono a largo in attesa.

Intanto il generale Caviglia aveva ordinato l'attacco, che iniziò un'ora dopo, intorno alle 18 del 24 dicembre dalla parte di Cantrida. L'indomani non ci fu il famoso “Natale di sangue” a Fiume, che in realtà avvenne il 26, ma a Zara, dove alcuni Legionari, ricevuta l'intimazione di resa, s'impadronirono del Regio Esploratore *Marsala* con l'aiuto dell'equipaggio e tentarono di lasciare il porto, venendo prontamente intercettati e costretti ad arrendersi dai Regi caccia *Alpino* e *Missori*.

Il 26, Santo Stefano, ci fu lo scontro a Fiume. Caviglia aveva concesso alla città una tregua di ventiquattr'ore sperando che si arrendesse, ma non c'era stato nulla da fare. Mentre le truppe regie

Note

(1) Originale in Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina. La sigla SHS significava Serbo - Croato (Hrvatsk) - Sloveno e prima della Seconda Guerra Mondiale indicava il Regno di Jugoslavia.

(2) Circolare dell'ammiraglio Simonetti “per ricondurre alla normalità la situazione di Fiume”.

tentavano d'avanzare, le navi dell'ammiraglio Simonetti si tenevano pronte. Verso mezzogiorno, visto che le forze di terra non progredivano, Caviglia chiese l'intervento del fuoco navale, che fu concesso. Dapprima i tiri furono diretti sull'*Espero*. Prima era stato notato che si era spostato per il canale interno fino all'entrata di Porto Baross, poi dai suoi fumaioli era stato visto uscire un filo di fumo. Veniva da una stufa accesa da alcuni marinai per scaldarsi, ma da lontano lo si era creduto un segno di caldaie in funzione e di nave pronta a muovere e dunque a reagire. Dal *Doria* alle 11.15 fu intimato di muovere entro un quarto d'ora e consegnarsi con le armi neutralizzate, ma, non ricevendo alcuna risposta, la corazzata aprì il fuoco con i pezzi da 76 mm, colpendo ripetutamente il caccia e causandogli un morto, alcuni feriti e parecchi danni, dovuti allo scoppio della riserva di munizioni della camera di lancio dei siluri.

Poco prima delle 17.00 la corazzata si portò ad 800 metri dalla riva ed aprì il fuoco con le artiglierie da 152 mm. Una granata colpì l'architrave della finestra dello studio di d'Annunzio, che venne scarraventato in avanti dallo spostamento d'aria e ferito leggermente alla testa dai calcinacci, mentre rimaneva ucciso un sergente dei Granatieri nell'ingresso.

Nella notte vi fu un febbrile scambio di contatti, ma non ebbe esito, perché Caviglia non poteva accettare nulla di diverso dalla totale effettuazione del “Trattato di Rapallo”, per cui al mattino del 27 i tiri ripresero, colpendo l'ospedale, il centro della città e facendo alcune vittime civili.

Nella notte i rappresentanti di Fiume ottennero un incontro con il generale Ferrario per la mattina dopo, ma solo per sentirsi rifiutare una tregua per evacuare donne, vecchi e bambini, e sentirsi minacciare che, se entro le 14.00 la città non avesse accettato il “Trattato di Rapallo” egli “aveva ordine di iniziare il bombardamento sistematico della città a partire dall'indomani mattina alle ore 9, e che a tale bombardamento avrebbero concorso batterie pesanti terrestri, già avvicinate a tale scopo al fronte di combattimento, e le batterie da 305 della Marina.”

Davanti alla minaccia del massacro incombente, il 28 d'Annunzio dichiarò di rimettere il potere nelle mani del popolo fiumano e partì per Venezia, mentre ai cittadini non restava altro che firmare la resa il 31. Erano caduti 22 legionari e 5 civili da parte fiumana, contro 25 soldati e 2 civili della parte regia. Apparentemente la questione era chiusa; in realtà tutto stava cominciando, per Fiume e per l'Italia, perché la prova di debolezza fornita dal Governo era

d'Annunzio parla per l'ultima volta ai Fiumani dal balcone del municipio il 27 dicembre 1920 dopo il Natale di Sangue



La medaglia commemorativa dell'impresa di Fiume

apparsa rivelatrice: grazie a Fiume, Benito Mussolini capì che poteva provare a spingersi avanti.

Nel frattempo si doveva provvedere a ripristinare l'ordine voluto dalle Potenze (Francia, Gran Bretagna, Italia e Stati Uniti) e dagli accordi internazionali. Già il 31 dicembre era stato previsto nei più minuti particolari quanto andava fatto. La parte navale era contenuta nei punti:

“b) Evacuazione dal porto di Fiume di tutto il naviglio da guerra e commerciale comunque irregolarmente trattenuto” e “Il Uscita di tutto il naviglio da guerra a cominciare dal giorno 2 gennaio 1921 secondo le disposizioni che saranno date da S.E. l'ammiraglio Simonetti, presi accordi per il tramite della Regia Nave *Dante Alighieri* col Comando delle Milizie fiumane”. Conformemente agli accordi, il 2, il 3 ed il 4 gennaio 1921 le unità legionarie lasciarono il porto di Fiume a rimorchio verso Pola, scortate dall'*Abba*.

Rientrate in squadra, il 1° febbraio 1921 a tutte fu cambiato il nome: il *Francesco Nullo* diventò *Fratelli Cairoli*, l'*Agostino Bertani* assunse il nome di *Enrico Cosenz*, il *Pilade Bronzetti* divenne il *Dezza* e l'*Espero* fu ribattezzato *Turbine*; le torpediniere *66 PN* e *68 PN* diventarono rispettivamente *70 PN* e *71 PN*, i *MAS 88, 109, 112 e 310* diventarono i numeri *89, 104, 264 e 296*, mentre il *Cortellazzo* cambiò nome addirittura due volte, diventando *Europa* nell'ottobre del 1920 e *Alessandro Volta* nel febbraio del '21. In compenso, dopo il ricongiungimento di Fiume all'Italia, la corazzata *Andrea Doria* per qualche anno fu punita per aver aperto il fuoco sulla “Città Olocausta” venendo privata della stella d'Italia a cinque punte che – come tutte le Regie Navi e poi le Navi – ne ornava la prora, sostituita dallo stemma di Genova: la croce latina rossa in campo bianco.

Il 7 gennaio 1921 era partito da Fiume pure il *Dante Alighieri*, dopo venti mesi trascorsi in città, ed era rimasto il solo *Mirabello*. Nei giorni 17 e 18 gennaio 1921 il blocco navale fu tolto e tutto restò calmo fino al 13 giugno, quando arrivò il *Marsala* con a bordo il capitano di vascello Antonio Foschini, nominato Alto Commissario per la città su designazione degli stessi fiumani e destinato a restare in carica fino all'insediamento dell'Assemblea Costituente fiumana, eletta il 24 aprile precedente.

Il 29 agosto 1921, dopo quasi due anni di permanenza a Fiume, finalmente anche il *Mirabello* partiva, seguito in ottobre dal *Marsala*, che lasciava il posto ad unità minori, periodicamente mandate da Pola.

Coll'insediamento di Foschini si era conclusa la più tragica operazione d'imposizione di pace mai fatta dalla Marina Italiana, non per il numero delle vittime militari o civili, ma perché per osservare i Trattati e gli obblighi internazionali si era dovuto spargere sangue fraterno. In quella vicenda tristemente necessaria la Regia Marina, combattuta fra dovere e cuore, fedele al giuramento, con sofferenza e lacerazione aveva scelto il dovere, compiendolo fino in fondo e sperando che fosse davvero “Per il bene inseparabile del Re e della Patria.”



Salerno e provincia tra enogastronomia e turismo

Gianfranco Casaburi
Dirigente scolastico dell'IPSEOA
"R. Virtuoso" di Salerno
e socio del Gruppo di Salerno

Salerno e la sua provincia rappresentano una delle zone più ricche d'Italia sotto il profilo enogastronomico, oltre che paesaggistico. Un territorio ampio e vario per la quantità e la qualità dei prodotti tipici, che vanno dai più svariati frutti della terra, al vino, all'olio, alla pasta.

Il tutto poi viene catalizzato da una serie di ristoranti tipici che si avvalgono di questa grande varietà di prodotti a chilometro zero per offrire ai visitatori un ricordo forte e piacevole dell'enogastronomia locale. Di grande pregio sono anche le strutture agrituristiche che si segnalano sia per la gradevolezza delle collocazioni sia per la qualità del soggiorno. Né vanno trascurate le numerose sagre che valorizzano i prodotti e le specialità locali, abbinando tradizione e folklore. Una mappa ideale di queste specialità può essere tracciata percorrendo l'ampio territorio provinciale da Nord a Sud.

Si parte dalla costa d'Amalfi, dove impera il profumo dei limoni, riconosciuti con il marchio IGP e posti alla base del famoso limoncello e delle scorzette candite, che si possono gustare in alcune famose pasticcerie di Amalfi.

Proseguendo lungo la costa non si può trascurare il borgo di Cetara, famoso per la sua flotta di navi da pesca e la lavorazione delle alici e del tonno. Qui si potrà trovare la colatura di alici, erede del *Garum* romano, nonché apprezzare le conserve di bianchetti e di pregiate qualità di tonno.

Nella fascia interna, invece, prospera l'orticoltura e, nell'agro Nocerino Sarnese, oltre al famoso pomodoro San Marzano, vi è ricchezza di ortaggi e prodotti di grande



pregio, dal carciofo di Pagani, al cipollotto di Nocera Inferiore, al finocchio ed alla zucca. Né si possono trascurare le magnifiche ciliegie di Siano e Bracigliano, succulenti frutti dai quali vengono tratti famosi liquori nazionali. Il capoluogo di provincia, Salerno, tramanda tradizioni millenarie di piatti tipici, dal panino con la milza alle chiacchiere carnevalesche, dalla pastiera pasquale alla *scazzetta*, dolce caratteristico di una famosa pasticceria locale.

Madonna delle Galline

dal sito *thebucketlist*

A due anni di distanza dalla prima volta, la città in provincia di Salerno sede della festa popolare più bella del mondo è rimasta uguale. Identici i toselli, identiche le stradine, i balconi, i cortili, la gente. Il suono delle castagnette, dei canti popolari e delle tammore mi guida per i vicoli della città e il buon profumo di carciofi arrostiti mi permette di immergermi in quell'atmosfera totalizzante e primordiale che solo un evento come questo può ricreare... Siamo finalmente liberi. Nudi. Disarmati di fronte alla spontaneità delle persone. E ci abbracciamo senza conoscerci, ascoltiamo le storie dell'uno e poi dell'altro per il piacere di farlo, accettiamo vino che ci viene offerto per la gioia di poter brindare. Insieme, ci sentiamo in diritto di poter essere ciò che vogliamo... con la consapevolezza che, se davvero c'è qualcosa per cui vale la pena vivere, la Festa della Madonna delle Galline è di sicuro fra queste.



Milza imbottita, il piatto di San Matteo

di Alfonso Sarno

Bene, come chiamarla? Milza imbottita o farcita, da perfetti manzoniani che hanno sciacquato i panni in Arno o 'a *meveza* 'mbuttunata da nostalgici borbonici che, sotto sotto, rimpiangono Ferdinando I, il re lazzarone che frequentava scugnizzi e taverne ed invece del francese (lingua abituale dei Savoia) parlava un inappuntabile napoletano?

Per i salernitani, nel giorno di San Matteo Apostolo, nessun dubbio. Per loro non esiste altro termine per indicare una pietanza che li accomuna annullando ogni barriera sociale, culturale ed economica. Così, durante i festeggiamenti patronali nelle strade, non soltanto del centro antico, aleggiano gli intensi aromi dell'aceto e del vino, necessari protagonisti della ricetta perché, assorbiti dai tessuti spugnosi della *meveza* la rendono più succosa.

Un cibo poverissimo, insomma, fatto con il "quinto quarto" del bovino, quelle interiora disprezzate dai ricchi ma utili per placare i morsi della fame a chi aveva poco o niente, ottenute a prezzi scontatissimi dai macellai o da questi regalate nel caso fossero stati tanto fortunati d'aver allevato una bestia da far macellare. Scarti da unire a pochi altri ingredienti, sempre presenti anche nella più misera dispensa come aceto, olio ed odori e creare un piatto di tutto rispetto. La *meveza* 'mbuttunata piace, eccome, assicura Matteo Accurso, verace salernitano già dal nome, presidente della Federcarni provinciale e titolare dell'omonima antica macelleria: "Durante le festività patronali vendiamo, in media, circa quattro quintali della milza che prepariamo secondo la nostra ricetta con la milza intera del vitello, prezzemolo, aglio, aceto rosso, vino Aglianico, mosto cotto, peperoncino piccante, olio extravergine d'oliva. Il tutto cotto per circa una ora e mezza a fuoco piuttosto lento ed innaffiato, di tanto in tanto, con vino ed aceto". "Piace tanto", continua, "da fare quasi annullare la richiesta di milza fresca". Da mangiare fredda, tagliata a fette nel suo sugo oppure spalmata su dei crostini.

Pomodoro San Marzano dell'agro sarnese-nocerino

La denominazione d'origine protetta (DOP), senza altra qualificazione, è riservata al pomodoro pelato ottenuto da piante dell'ecotipo San Marzano.

L'area è compresa nella zona settentrionale della provincia di Salerno e risente della benefica influenza del mare. Le escursioni termiche non sono notevoli e qualora il termometro scende al di sotto dello zero, non vi permane a lungo; la grandine è piuttosto rara. Le piogge sono abbondanti in autunno, inverno e primavera; scarse o quasi nulle nell'estate. Sebbene le piogge difettino nei mesi estivi, l'umidità relativa dell'aria si mantiene piuttosto alta. Secondo la normativa, la raccolta dei frutti dev'essere eseguita esclusivamente a mano, in maniera scalare, quando essi raggiungono la completa maturazione, ed avviene in più riprese. I frutti raccolti devono essere sistemati e trasportati in contenitori di plastica, la cui capienza è di circa kg 25. Per il trasporto all'industria di trasformazione, le bacche arrivate al centro di raccolta aziendale e/o collettivo possono successivamente essere trasferite in cassoni, singolarmente identificati, che non superino 2,5 quintali.



Scazzetta di Pantaleone

Da sempre il dolce rappresentativo di Salerno per antonomasia è la *scazzetta* di Pantaleone ed è conosciuta da tutti i salernitani e non, ma pochi probabilmente conoscono da dove ne derivi la fama e la bontà. I salernitani sanno che per mangiare la *scazzetta* bisogna recarsi in un'unica pasticceria in via dei Mercanti a Salerno, ovvero Pantaleone, che oggi non è considerata una pasticceria qualsiasi ma la più antica e famosa di Salerno. Pochi sanno che il termine *scazzetta* deriva dal dialetto e sta a indicare il "Galero", ovvero il copricapo che i cardinali ricevevano dal Papa durante la cerimonia di investitura. Se questo copricapo per i cardinali simboleggiava una sorta di confine tra cielo e terra, allora la *scazzetta* di Pantaleone rappresenta davvero un assaggio di paradiso. La creatività e l'estro culinario di Mario Pantaleone sono stati premiati tanto che è dal 1868 che a Salerno si può gustare una tale bontà. Da quando è sorto il laboratorio artigiano di arte pasticceria, il capoluogo ha goduto di bontà uniche per secoli che sono state protagoniste di banchetti e cerimonie regali conquistando la gola di personalità illustri italiane e straniere come Bill Clinton, la regina Margaret e Papa Giovanni Paolo II, il più noto estimatore della *scazzetta*.



La melannurca

Con una produzione di poco più di 60.000 tonnellate medie annue, la "Melannurca Campana" IGP costituisce l'80% circa della produzione campana di mele e il 5% circa di quella nazionale, per un valore complessivo stimato in oltre 40 milioni di euro. Attualmente è per circa 2/3 assorbita dai mercati regionali di Campania e Lazio, mentre circa un 20% raggiunge i mercati di Lombardia, Piemonte e Toscana. Il territorio in cui si produce la più grande quantità della cosiddetta regina delle mele è il "comprensorio giuglianeso" con esso maggiormente il comune che dà il nome a questa zona: Giugliano in Campania, da secoli ritenuta la città della Melannurca.



La mozzarella di bufala

Il primo documento ufficiale che parla della mozzarella aversana è recente e risale agli inizi del XV secolo. Dagli anni novanta il riconoscimento della "DOP" (Denominazione di origine protetta) assicura i consumatori e specifica l'area geografica in cui essa viene prodotta. Ancora oggi le mozzarelle di grande pezzatura vengono definite mozzarellone aversane come riportato anche nella denominazione data dal CNR. È obbligatorio per il detto tipo di alimento, l'impiego esclusivo di latte fresco, come è dato desumere dal d.p.c.m. del 1993, nella parte in cui stabilisce che "il latte deve essere consegnato al caseificio entro la sedicesima ora dalla mungitura".



Il caciocavallo podolico

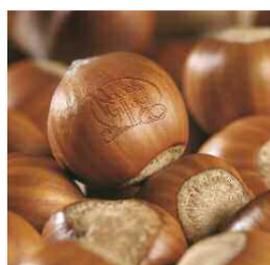
S'intende quella particolare varietà di caciocavallo prodotta esclusivamente con il latte delle "vacche podoliche", alla maniera tradizionale e solo in certi periodi dell'anno. Dove il pascolo è povero, l'acqua poca ed è duro sopravvivere, la razza podolica, una razza di origine ucraina introdotta durante le invasioni barbariche, trova il suo ambiente naturale. Il caciocavallo podolico è un formaggio nobile, consumato soltanto in tavola, solitamente alla fine dei pasti. Un avanzato grado di stagionatura (anche cinque, sei anni) gli conferisce una serie di qualità organolettiche: profumi complessi, di pascolo e di macchia, nonché una persistenza gustativa inimitabile.



Il maracuoccio di Lentiscosa

È uno di quei rari prodotti che non supera i 5 quintali circa di produzione. Ricorda la polenta, perché questo legume, sottospecie della cicerchia, viene abbinato con grano e olio, e mantecato con aglio, cipolla e crostini, dando vita ad un piatto dal carattere forte e saporito. Destinata a marcare la gastronomia cilentana. Perché sì, le premesse ci sono tutte: un approfondito lavoro di ricerca sul prodotto, una rielaborazione culturale degli aspetti tradizionali legati al maracuoccio e infine un indirizzo con un carattere rispetto che a quello che ricerchiamo oggi nei ristoranti è cioè un po' lo stesso che cerchiamo nelle persone: un carattere, un'identità, un'impercettibile che faccia la differenza.

Proseguendo verso Sud-est, si cominciano a trovare subito prodotti tipici nei comuni dell'entroterra, dalla nocciola tonda di Giffoni, alla mela annurca e, per merito di brillanti imprenditori locali, pregiate qualità di vino, apprezzato anche a livello estero.



Scendendo lungo la costa, si arriva dopo un percorso rettilineo alla piana del Sele, culla della mozzarella di bufala campana, con una serie di caseifici che adottano tecniche di allevamento e di produzione



I fagioli di Controne

Le caratteristiche più importanti, che fanno del fagiolo di Controne un prodotto pregiato, sono di carattere fisico ed organolettico. L'alta digeribilità, la presenza di una buccia (scorza) sottile, i tempi di cottura nettamente inferiori a quelle dei comuni fagioli, le sensazioni "al palato" decisamente uniche hanno contribuito a fare sì che *Slow Food* inserisse questo prodotto nelle 100 specialità italiane da salvare. Ad aumentare il valore del prodotto c'è un altro fattore di non poco conto: una produzione bassissima. Nello stesso territorio contronese (già di per sé di piccole dimensioni) le zone in cui si può avere una produzione eccellente del legume sono pochissime e tutte situate nei pressi delle sorgenti che sgorgano sul territorio comunale. Ogni anno si svolge un evento importantissimo per l'economia locale: la "Sagra del Fagiolo di Controne" che si svolge nell'ultimo weekend del mese di novembre.



di eccellenza. Presso di essi spesso le aziende organizzano pregevoli spazi di degustazione dei loro prodotti in cornici sempre molto confortevoli e rilassanti ideali per apprezzare la qualità delle preparazioni disponibili, come ad esempio i vasetti di yogurt con vari sapori e gusti.

Si apre quindi l'ampio territorio cilentano, ricchissimo di viti, ulivi e formaggi tipici, caprini e ovini. È la terra del fico bianco imbottito, delle soppresse e delle paste fatte a mano, come fusilli e cavatelli, da gustare con ragù cotti con sapienza e lentezza, dell'olio dop biologico.

Più all'interno, invece, si apre l'ampio territorio del Vallo di Diano contornato dai Monti Alburni e con al centro Sala Consilina. È la patria dei succulenti fagioli di Controne, dal gustoso e sopraffino Caciocavallo Podolico e dei funghi, freschi e in conserva; ma anche di alcune colture tipiche come il cece di Cicerale, le cicerchie e il loro stretto e quasi introvabile parente, il maracuoccio di Lentiscosa.

Cece di Cicerale

Arriviamo in questo piccolo paesino che conta poco più di mille abitanti e che si trova alle pendici del monte Cicerale e a pochi chilometri dal Parco Nazionale del Cilento. Appena entrati nel paese, notiamo subito che il cece è uno dei simboli principali del posto perché è presente anche nello stemma del comune sia come disegno, sia attraverso un'iscrizione in latino "terra quae cicera alit", che significa "terra che nutre i ceci". La coltivazione dei ceci infatti, ha qui una tradizione secolare e già dal medioevo il paese era famoso per i suoi legumi particolari.



Anna, un'anziana signora coltivatrice di ceci e fiera del prodotto della sua terra, ci racconta dei ceci e sulla loro storia legata indissolubilmente a questo paese. La prima cosa che ci precisa è che la caratteristica più importante del cece di Cicerale è che non ha bisogno di acqua per crescere, e che si adatta anche alle condizioni climatiche più difficili. Quando il seme si presenta maturo, le piante che sono seccate vengono strappate dalla terra, dopodiché si adagiano su dei sacchi di iuta dove vengono battute con grossi bastoni di legno. Tradizioni secolari che si tramandano e che permettono di far sì che il cece arrivi sulle tavole senza nessuna aggiunta di prodotti chimici, e che possa portare con sé il sapore dei tempi antichi. La signora Anna ci offre un assaggio del delizioso prodotto. Subito notiamo che si presentano di un gusto molto più intenso rispetto ai ceci normali. Lei ci dice che l'accoppiata migliore per esaltarne il sapore è di mangiarli con le "lagane", della pasta fresca simile alle tagliatelle.



Pasta fatta a mano



Cuoppo di mare e cuoppo di terra Re dello street food a Salerno

Il cuoppo è un cono di frittura, alto circa 20 centimetri ripieno di paranza, alici gamberi e calamari, venduto con un prezzo che si aggira intorno ai 5 euro. Richiama la paranza, il piatto tipico dei pescatori che, in seguito alla cattura ed alla vendita del pesce più pregiato, erano soliti consumare gli esemplari avanzati, per non gettare nulla. A rendere il cuoppo della perla costiera squisito, senza dubbio sono le alici di Cetara che prendono il nome proprio dal suggestivo borgo marinaro che da generazioni si dedica alla pesca. Avvolta in carta grezza, dunque, la frittura di pesce acquisisce un sapore capace di stregare anche i palati più esigenti. Lo sanno bene i locali salernitani: dal centro storico alla zona orientale, diverse le pescherie che, nella bella stagione, offrono la singolare pietanza tanto apprezzata dai giovani che, con pochi euro, possono degustare del buon pesce, tra una chiacchiera e una passeggiata. Ad entusiasmare i buongustai, anche il fatto che il prodotto non sia già fritto al momento della vendita, ma venga preparato in diretta, davanti agli occhi del cliente, per poi essere sgranocchiato ancora caldo. Il cuoppo di terra, che si compone di verdura frita, es. melanzane e zucchine, polenta frita, mini arancini di riso, i mitici panzerotti (i crocchè di patate) e le zeppole di pasta cresciuta. Capita a volte che questo cuoppo napoletano di terra venga arricchito con i fiori di zucca ripieni e fritti (i cosiddetti ciurilli), con crocchette di pollo e/o polpettine di carne. Il termine "cuoppo" in gergo vuol dire proprio cono, ed infatti il famoso cuoppo si mangia proprio all'interno di un cono di carta.

che può trovare moltissime mete significative per culto, tradizioni o strutture secolari (come la millenaria Badia di Cava de' Tirreni). In questo quadro così ricco di spunti, proposte e tentazioni, si trova l'Istituto Alberghiero Roberto Virtuoso di Salerno che ha una sede proprio nel centro storico del capoluogo, incastonata tra il mare e la villa comunale, proprio alla fine del magnifico lungomare che offre ai visitatori oltre un chilometro di giardini adornati da palme e piante profumate. Scuola con una lunghissima tradizione alle spalle, l'IPSEOA Roberto Virtuoso abbina la serietà degli insegnamenti dell'area comune, alla qualità ed alla professionalità dei laboratori di indirizzo: enogastronomico e dolciario, di sala ristorante, di accoglienza turistica. I suoi oltre mille e duecento studenti compiono un percorso teorico pratico che si avvale di numerose esperienze di *stage*, in Italia e all'estero, attraverso le quali essi acquistano competenze operative concrete ed immediatamente spendibili nel mondo del lavoro. Proprio per incentivare questo profilo, di recente l'Istituto ha anche inaugurato il ristorante didattico "Don Tullio al Virtuoso" che viene curato dagli studenti in tutto il suo percorso organizzativo e produttivo. Il ristorante, che ha preso il nome dalla settecentesca fontana collocata nella Villa Comunale offre buona qualità, prezzi contenuti e servizio ottimo, con prenotazioni disponibili sul sito internet dedicato. In definitiva, ci sono tutti gli ingredienti per una visita a Salerno ed un gradevole e gustoso soggiorno in questa cittadina che potrà riservare ai visitatori, una volta messa alla prova, tante altre gradevoli sorprese.



La leggenda dei due Fratelli

Secondo la prima leggenda i due faraglioni nella baia tra Salerno e Vietri sul Mare, detti i due fratelli, siano due cavalieri, un cristiano (il salernitano Umfredo) ed un arabo (Rajan), che durante una battaglia, ai tempi del principe longobardo Gualferio nel IX secolo, duellarono fino alla morte; ormai in fin di vita si accorsero di essere fratelli giacché uno dei due era stato rapito da bambino. Secondo la seconda, invece, il dio del mare Poseidone pose due superbi scogli per testimoniare il coraggio di due fratelli pastori sacrificati per salvare una ragazza dal furore delle onde. La leggenda narra che un giorno in riva al mare i due fratelli, mentre custodivano il proprio gregge di pecore in prossimità della spiaggia di Vietri, restarono incantati dalla bellezza di una fanciulla che facendosi cullare dalle onde nuotava lì dinanzi. Ma, all'improvviso il mare si agitò e i due si gettarono con ardore per salvarla dalla tempesta e perfino le pecorelle li seguirono, ma invano: tutti finirono per annegare. Il re del mare non riuscì a salvarli, ma colpito da tanta generosità, affinché venissero ricordati per il loro coraggio e la loro bontà, li trasformò in due scogli che da allora sono da tutti chiamati i due Fratelli e gli scogli piccolini sono ancora detti le pecorelle.

Senza dire che, in queste zone, la fanno da padrone i salami e le soppressate di assoluta qualità. Ovviamente non si può dimenticare, tra le tante tradizioni gastronomiche della provincia, quella legata al pesce e, in particolare, al pesce azzurro e al pesce "povero", che fa parte sia di preparazioni tipiche quali le alici imbotte, le frittelle di calamari e gamberi, le pizzette di "cicinielli", sia di "abbinamenti" tradizionali, come il "cuoppo di mare" che comprende una frittura assortita di calamari, alici, merluzzetti e gamberi; ad esso si contrappone il "cuoppo di terra" con la tipica frittura all'italiana (crocchè, arancini, mozzarella frita, zucchine julienne fritte in pastella, pizzette napoletane, quadratini di pizza di pasta). Infine, ultima ma onnipresente, la pizza che mutua la tradizione napoletana, con alcune importanti varianti nell'impasto, nello spessore e nei condimenti. Al momento enogastronomico va abbinato quello turistico, con la possibilità di visitare un patrimonio paesaggistico, storico ed artistico di grandissimo pregio e, per molti versi, unico. Villa Cimbrone a Ravello, il Duomo di Amalfi, i templi di Paestum ne sono forse gli esempi più noti nel mondo. Da non trascurare è anche il centro storico di Salerno, con il suo magnifico duomo e le ricche testimonianze romane e longobarde. Assai significativi sono poi anche gli itinerari del turismo religioso



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociiera 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 "Crociiera 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 tutte le informazioni, l'organizzazione e le prenotazioni, la Presidenza Nazionale, in accordo con MSC Crociere, ha dato l'incarico all'agenzia "I Viaggi delle Meraviglie S.r.l." sita in Roma in Viale Trastevere, 117-121 (REFERENTE: dott. Armando Pietroni) contattabile allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail crociere@iviaggidellemeraviglie.com. L'agenzia opera attraverso un service dedicato a disposizione dei Soci ANMI dal lunedì al venerdì dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 18.00.

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

TUTTE LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE A BORDO E A TERRA
SARANNO RISERVATE ESCLUSIVAMENTE AI PRENOTATI PRESSO QUESTO UNICO REFERENTE

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

www.marinaiditalia.com

Crociera dei Marinai d'Italia 2019

MSC LIRICA

28 ottobre ÷ 10 novembre



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 - Creta (Grecia)
dalle 08,00 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 08,00 alle 18,00

7 novembre
navigazione

8 novembre
Ragusa - Croazia
(in croato Dubrovnik)
dalle 07,00 alle 14,00

9 novembre
Venezia

10 novembre
Bari

Le operazioni
della Regia Marina
nell'Egeo

Le operazioni
della Regia Marina
nel Mar Nero

Rodi e i Cavalieri
di S. Giovanni

La tragedia
di Matapan

L'azione
di Suda

Le imprese del
R. Smg. Scirè



Giovanni Falcone

...è stato un magistrato italiano che ha dedicato la sua vita alla lotta contro la mafia senza mai retrocedere di fronte ai gravi rischi a cui si esponeva con la sua innovativa attività investigativa, mosso da uno straordinario spirito di servizio verso lo Stato e le sue istituzioni

a cura della Redazione

Ma è nell'ambiente familiare che il piccolo Giovanni assorbe quei valori che ne avrebbero contraddistinto il comportamento morale per tutta vita: la madre gli parla spesso dello zio bersagliere caduto sul Carso e il padre dell'altro zio, capitano in aviazione, morto quando il suo aereo era stato colpito durante un combattimento. Nel giovane Falcone si imprimono così il senso del valore del sacrificio e un forte senso di attaccamento al dovere. Dirà lui stesso più tardi: "Occorre compiere fino in fondo il proprio dovere, qualunque sia il sacrificio da sopportare, costi quel che costi, perché è in ciò che sta l'essenza della dignità umana".

Formazione

Con l'ingresso al liceo classico Giovanni Falcone scopre presto l'interesse per nuove concezioni della vita, impara a rifuggire dai dogmi culturali e a coltivare il dubbio. Grazie al suo insegnante Franco Salvo, professore di storia e filosofia al liceo Umberto I, scopre il

È il terzo figlio dopo due sorelle ed è un ragazzo molto vivace: gli piace muoversi e giocare a pallone, gioco che condividerà con gli altri bambini del quartiere a Piazza della Magione, nel cuore di Palermo. Fra i compagni di giochi vi è anche il futuro amico Paolo Borsellino. A cinque anni inizia le elementari al Convitto nazionale con la maestra Cotroneo che così lo definisce: "bravo, rapido e sintetico".

Libretto Scolastico n. 11111

DATI SOMATICI
 n. bustelli: 2
 n. sordità: 0
 Professione padre: Professore
 Professione madre: Professoressa
 Residenza: Palermo
 Diversi cambi di residenza: 0
 Eventuali altri studi: 0

NOTIZIE DI FAMIGLIA
 n. fratelli: 2
 n. sorelle: 2
 Località: Palermo
 n. fratelli: 2
 n. sorelle: 2
 Località: Palermo
 n. fratelli: 2
 n. sorelle: 2
 Località: Palermo

NOTIZIE SUGLI STUDI COMPIUTI
 Titolo studio: M.C.
 Istituto provinciale: Liceo Classico
 Località: Palermo
 Data di nascita: 30-9-1957
 Luogo di nascita: Palermo
 Matricola: 598

GENERALITÀ
 Cognome: FALCONE
 Nome: GIOVANNI
 Paternità: di Salvo
 Data di nascita: 30-9-1957
 Luogo di nascita: Palermo
 Matricola: 598

NOTIZIE SUL CONCORSO
 Promosso alla 2° classe: sì
 Ha conseguito la patente di abilitazione di 1° grado per la guida di automobile con motore a scoppia per uso proprio (Patente n. ...): sì

ESAMI DI AMMISSIONE
 Italiano: 17,95
 Matematica: 17,95
 Cultura gen.: 16
 Lingua facoltativa: 14,50
 Attitudine prof.: 14,50
 Assegnato al corpo: S. M.

DESTINAZIONI
 Classe: 1° Classe
 Data: 24/09/1958
 Motivo: Accademia Navale

CLASSE
 1° Classe: 17,95
 2° Classe: 17,95
 3° Classe: 16
 4° Classe: 14,50

LABORATORIO PROVINCIALE D'IGIENE E PROFILASSI
 REPARTO CHIMICO
 PALERMO
 20.I.1958
 PIAZZA ARAGONESI
 TELEF. 11117

Spett. Comando Accademia Navale Livorno.

E' con vive ringraziamenti che rivolgo a codesto comando l'autorizzazione a lasciare partire subito il mio figliuolo Falcone Giovanni, allievo della 1° classe, per abbandonare gli studi intrapresi.

Ho potuto constatare che nel mio figliuolo non esiste la necessaria disposizione ad abbracciare una carriera tanto impegnativa e, soprattutto non riscontro in lui una netta versatilità agli studi di fisico-matematici nonchè la indispensabile resistenza fisica.

Pertanto nel chiedere di scusarmi mi ritengo a disposizione per tutto quanto riguarda ogni convenzionalità di carattere amministrativo.

Distinti ossequi

ACCADEMIA NAVALE
 DIREZIONE CORSI ALLIEVI
 Prof. Salvo
 Data: 24 GEN 1958
 Class. CN/PP.

LABORATORIO PROVINCIALE D'IGIENE E PROFILASSI
 REPARTO CHIMICO
 PALERMO
 9.XII.1957
 PIAZZA ARAGONESI
 TELEF. 11117

Al Signor Capitano di Fregata
 Vittorio Patrelli Campagnano
 Accademia Navale Livorno.

Mi permetto rivolgermi a Lei per pregarLa di una certa concessione, nei limiti del possibile, riguardante il mio figliuolo Falcone Giovanni, allievo della 1° classe: In occasione delle prossime feste del Natale, come è noto, la Direzione dell'Accademia concederà agli allievi un breve speciale permesso. Non conosco con precisione quanti sono i giorni che costituiscono tale permesso, comunque voglio chiederLe di considerare il caso speciale del mio figliuolo il quale dovrebbe venire fin qui a Palermo.

Per la festa del 4 dicembre scorso abbiamo dovuto privarci di assistere, a causa di una forte mia indisposizione. Per tali ragioni vorrei pregarLa di ottenere per il mio figliuolo tre giorni completi di permesso non comprensivi del viaggio di andata e ritorno.

Non so se con questa mia richiesta commetto un gesto inopportuno ed indiscreto, in questo caso La prego di scusarmi, ma d'altra parte, sicuro di essere contentato, Le rivolgo i miei sentiti ringraziamenti e miei distinti ossequi e molti auguri per le prossime feste.

Prof. Arturo Falcone

Livorno, 12 Dicembre 1957.

Gentile Professore,

in risposta alla Sua lettera del 9 Dicembre u.s., Le comunico che agli Allievi dell'Accademia verrà concesso un permesso natalizio di 3 giorni, non comprensivi del viaggio di andata e ritorno, e precisamente dal 24 al 26 p.v.

La partenza da Livorno avverrà con i treni del pomeriggio del giorno 23 ed il rientro in Sede è stabilito per la mezzanotte del 27, fatta eccezione per i provenienti da Palermo e Siracusa, il cui rientro è prorogato fino alle ore 03.33 del giorno 28 onde consentir loro di mettersi in viaggio il mattino del 27 anzichè la sera del 26.

Suo figlio, pertanto, partirà da Livorno alle 18.23 del giorno 23 giungendo a Palermo il mattino del 24, e dovrà ripartire da costà il mattino del 27 col Treno del Sole per essere a Livorno alle 03.33 del giorno 28.

Colgo l'occasione per esprimerle il mio compiacimento per il buon comportamento del figliuolo sia in campo studi che in quello disciplinare e per inviarle molti auguri per le prossime feste.

F/to Patrelli Campagnano

Prof. Arturo FALCONE
 Direttore del Reparto Chimico
 Laboratorio Provinciale
 d'Igiene e Profilassi
 - Piazza Aragonesi -
 PALERMO

materialismo storico e il marxismo, si appassiona allo studio critico della storia e inizia a guardare con altri occhi alle dinamiche sociali. Alla licenza liceale, conseguita con il massimo dei voti e il diritto all'esonero dalle tasse universitarie, segue una esperienza all'Accademia Navale, dove viene inserito nei ruoli del corpo di Stato Maggiore perché, si sostiene, abbia attitudini al comando. Rendimento degli studi regolari con buone punte di merito nelle materie scientifiche (analisi, fisica, navigazione), e con due insufficienze partolari: due 8/20 in Chimica scritta e orate. Proprio lui che ha il papà professore di chimica! A dicembre marca visita per faringite (2 g); il 2 gennaio viene punito con un giorno di consegna per "portare la maglia ai lavandini"

Ma Giovanni scopre che la vita militare non fa per lui e il 25 gennaio 1958 firma le dimissioni. Così approda alla facoltà di Giurisprudenza e a studi che ama e a cui si dedica con impegno. Quando entra in facoltà, Giovanni sa già che la sua strada sarà la magistratura cui dedica tutta la sua vita fino al 23 maggio 1992 giorno della strage di Capaci quando una terrificante esplosione (500 kg di tritolo) disintegra il corteo di auto e uccide Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e gli agenti della scorta, Rocco Dicillo, Antonio Montinaro e Vito Schifani.

Insegnamento

La fine di Giovanni Falcone potrebbe essere letta come una sconfitta dei giusti e dello Stato, come la fine di una speranza, ma in realtà la sua morte ha rappresentato l'inizio di una vera rinascita della società civile, che ha spinto le istituzioni statali a sferrare nei

confronti della mafia un attacco tale da ridurre quasi al tappeto "Cosa nostra". Tutti i più grandi latitanti sono in prigione e l'azione della magistratura e delle forze dell'ordine non conosce soste. È importante, però, che l'azione non si fermi. Qualsiasi indecisione o allentamento della tensione giova a "Cosa nostra". Per questo è fondamentale l'impegno delle istituzioni e, soprattutto, la vigilanza della società civile. Spetta a tutti noi, ai giovani, che saranno i protagonisti del domani, mantenere alto l'esempio lasciato da Giovanni Falcone e fare propria la lezione di legalità, di professionalità e di amore per lo Stato che il magistrato ci ha lasciato.



Il boom (anche made in Italy) della Marina Algerina

Giuliano Da Frè - Giornalista e Socio del Gruppo di Monza

Da guardia costiera a "Brown Water Navy"

Quando divenne indipendente, nel 1962, l'Algeria si trovò alle prese con un bel dilemma. Da un lato, la possibile ostilità di alcuni paesi vicini, subito sfociata nella cosiddetta "guerra della sabbia" contro il Marocco, nel 1963-1964 (con nuovi scontri di frontiera negli anni '70 e '80, e tensioni ciclicamente riemergenti), sancirono una forte attenzione verso le componenti terrestri e aerea peraltro supportate dai buoni rapporti con Mosca; dall'altra, il nuovo Paese nordafricano si ritrovava con un migliaio di km. di coste da sorvegliare, e una forza navale ridotta all'osso. Se i Francesi infatti lasciavano dietro a sé infrastrutture in parte disattivate, ma dal forte potenziale, come le basi navali di Algeri e Orano, e il polo arsenale di Mers el Kebir, la neonata *Al Quwwat Al Bahria Al Djaza'eria* esordiva con appena un pugno di vedette, integrate dalla cessione da parte egiziana di 2 dragamine litoranei, già costruiti per la *US Navy* nel 1943, seguiti nel 1963 da 12 piccole motosiluranti ex-sovietiche tipo "P-6", costruite tra 1949 e 1960, in parte private dei lanciasiluri e trasferite alla Guardia Costiera, attivata nel 1963.

Dopo il colpo di Stato militare guidato dal generale Boumédiène nel 1965⁽¹⁾, i rapporti con l'URSS si intensificarono ed entro il 1968 furono trasferite all'Algeria 6 piccole motomissilistiche tipo "Komar", e 3 più prestanti "Osa-I", da 230 t., armate con 4 (e non 2) missili antinave "Styx": gli stessi che il 21 ottobre 1967, per la prima volta, avevano affondato una nave da guerra, il caccia israeliano



Motomissilistica tipo Osa II algerina

Eilat. Contemporaneamente venivano cedute anche 6 piccole unità cacciasommergibili da 200 t. tipo "Project 201M", realizzate tra il 1958 e il 1965, mentre 2 dragamine/posamine tipo "T-43" consegnati nel 1967 erano stati costruiti nel periodo 1953-1955. Nel decennio successivo l'evoluzione della piccola Marina Algerina non cambiò molto: alle unità già ottenute dall'URSS (quasi tutte radiate tra il 1975 e il 1987, ad eccezione di 2 delle 3 "Osa-I"⁽²⁾ rimaste in linea sino al 2005), si aggiunsero infatti nel periodo 1976-1981 altre 8 motomissilistiche nella versione "Osa-II", una nave anfibia tipo "LST Polnocny-B", e alcune unità ausiliarie, tutte di seconda mano ma abbastanza recenti. La Guardia Costiera invece otteneva mezzi più moderni anche da altre fonti, come le 10 vedette tipo "Mangusta" acquistate dall'italiana Baglietto nel 1976-1978.

La svolta, destinata a dare alla *Al Quwwat Al Bahria Al Djaza'eria* la taglia di "Brown Water Navy" avvenne attorno al 1980. Ancora una volta, i buoni rapporti con Mosca furono fondamentali, sebbene il nuovo presidente Chadli Bendjedid, in carica dal 1979 al 1992, iniziasse ad aprire all'Occidente e alla Cina.

Tra il 1980 e il 1985, infatti, l'URSS trasferì alla Marina Algerina 3 fregate leggere antisom tipo "Koni" (classe "Murad Rais"), e 3 corvette d'attacco "Nanuchka-II" (classe "Ras Hamidou"). Si trattava di unità di costruzione nuovissima, realizzate tra il 1978 e il 1984 per la flotta sovietica ma cedute dopo aver completato il rodaggio: le prime armate con sistemi antisom, e SAM e artiglieria radar asservita per la difesa antiaerea; le corvette anche con missili antinave "Styx".

Nel 1982-1983, inoltre, Mosca cedette all'Algeria 2 vecchi sommergibili classe "Romeo", completati nel 1961 e di ridotta efficienza, ma robusti e poco sofisticati, ottimi per addestrare i primi equipaggi di sommergibilisti algerini, che nel 1987-1988 avrebbero ricevuto 2 fiammanti battelli tipo "Kilo/877EKM" che andarono a formare la classe "Rais Hadj Mubarek"; i vecchi "Romeo" furono disarmati nel 1989-1990, benché poi a lungo impiegati per attività addestrativa statica.



La fregata tipo Koni Rais Korfou, ammodernata nel 2015

2 unità equipaggiate col "compatto" da 76/62 mm. di OTO-Melara), nell'arco di un ventennio, tra il 1986 e il 2006.

Come vedremo, la guerra civile scoppiata nel 1992 e durata nella sua fase acuta un decennio avrebbe infatti assorbito l'attenzione dell'apparato militare algerino sulle attività e gli assetti contro-insurrezionali sottraendo risorse alle forze navali già trattate alla stregua di Cenerentola. Nel 1983 partiva infatti presso "ECNR", su progetto e assistenza bulgara, la costruzione della prima di 3 corvette da 540 t. classe "Djebel Chenoua", consegnata nel 1988; le altre 2 unità sarebbero state completate solamente nel 1995 e 2002, anno in cui tutte e 3 furono equipaggiate anche con missili antinave "C-802" e radar di tiro di provenienza cinese⁽³⁾.

Il contratto con Brooke Marine prevedeva anche la costruzione nel cantiere inglese di 2 navi da sbarco da 2.450 t., con ponte di volo e capacità di imbarcare 240 soldati e veicoli blindati, classe "Kalaat Beni Hammed" entrambe consegnate nel 1984. Dalla Cina giunsero poi nel 1990-1991 i 7 pattugliatori da 400 t. classe "El Mourderrib", destinati alla Guardia Costiera; la nave appoggio logistica *El Mourafik* e altro naviglio minore, mentre la nave idrografica *El Idrissi* era stata realizzata in Giappone nel 1980-1983.

Contemporaneamente, anche gli assetti anfibi e navali venivano po-



La corvetta Rais Hali, tipo Nanuchka-II

Come accennato, negli anni '80 il nuovo Governo aprì la porta anche a partner non appartenenti al blocco sovietico, con l'esigenza di dover controllare la appena istituita ZEE (di 130.000 kmq.) e le crescenti attività energetiche *off-shore*, mentre restava alta la tensione col Marocco, dopo un nuovo conflitto frontaliero nel 1976, e il sostegno dato da Algeri al "Fronte Polisario" che dal 1975 combatteva contro le forze marocchine per l'indipendenza del Sahara Occidentale.

I nuovi programmi servirono anche a rivitalizzare le strutture cantieristiche locali, neglette per decenni dopo l'indipendenza dalla Francia; e grazie all'assistenza europea furono attivati i cantieri "ECNR" (Enterprise de Construction et Reparation Navales) di Mers el Kebir, prima migliorandone le capacità manutentive, per poi assicurare il supporto ad alcuni programmi nazionali comprendenti la costruzione di 18 tra corvette e pattugliatori.

Nel 1981, infatti, fu avviata la costruzione di una classe di 15 pattugliatori costieri da 200 t., classe "El Yadeck", progettati dalla Brooke Marine, con le prime 3 unità realizzate nei cantieri inglesi e consegnate nel 1982-1983 (mentre le altre 12 venivano completate a Mers el Kebir) con alcune varianti relative all'armamento (per lo più russo, anche recuperato dal naviglio disarmato, ma con

tenziati: nel primo caso attivando il "Bataillon de Fusiliers Marins" (BFM), con 600 effettivi, artiglieria leggera e veicoli blindati, cui si aggiunse un ben addestrato reparto di incursori-sommozzatori.

Pur non creando un servizio aereo della Marina, nel 1982 l'Aeronautica si dotava di un reparto di cooperazione aeromarina, con 3 aerei da pattugliamento olandesi "Fokker F-27MPA", seguiti nel 1985 da 2 "King Air 200T", mentre solo nel 1995-1996 sarebbero arrivati dalla Russia 5 elicotteri "Ka-32" multiruolo e SAR.

Lo stop degli anni '90 e le ambizioni del XXI secolo

Come accennato, la guerra civile contro l'insorgenza islamica in effetti iniziata già con la rivolta del 1988, prolungatasi nella fase acuta dal 1992 al 2002 e dopo il 2007 trasformatasi in lotta anti-terrorismo contro le cellule qaediste e salafite del Nordafrica, per

Note

(1) Rimasto al potere sino alla prematura scomparsa, avvenuta nel 1978 all'età di 46 anni.

(2) La No.167 andò perduta per esplosione nel 1981.

(3) In origine l'Italia avrebbe dovuto fornire artiglieria da 76/62 e 40/70 mm, l'Olanda la sensoristica, mentre la Germania fornì in effetti i diesel.

Due dei 4 sottomarini classe Messali el Hadj, tipo Kilo 636, in consegna tra 2009 e 2018





La LPD *Kalaat Beni-Abbes*, costruita da Fincantieri nel 2012-2015

lungo tempo minò il mantenimento stesso di una forza navale efficiente che contribuiva al conflitto soprattutto con gli assetti di sorveglianza costiera, riorganizzati nel 1996.

Mentre i programmi in corso subivano i drastici rallentamenti di cui abbiamo parlato, le poche risorse rimaste si concentrarono nel mantenimento dei 2 "Kilo" (sottoposti ad un primo refit nel periodo 1993-1996), quando al contrario i previsti *upgrade* di mezza vita per fregate e corvette, avviati nel 1997, venivano interrotti nel 2000 dopo lavori parziali su una sola unità per classe.

Solo dopo il 2004 il Governo è tornato a investire nella Marina: in quell'anno infatti fu ordinata alla Cina un'unità multiruolo da 5.500 t. e lunga 132 metri, la *Soummam*, consegnata nel 2006 e impiegata come nave-scuola e nave appoggio/comando, con ponte di volo per elicotteri pesanti, cannoni da 76, da 37 mm. e "CIWS".

Quindi partirono due importanti programmi, di nuovo legati al rapporto con Mosca. Nel 2006 fu siglato un primo contratto da 600 milioni di dollari che comprendeva l'ammmodernamento di mezza vita per i 2 sommergibili classe "Rais Hadj Mubarek", e la costruzione di 2 nuovi "Kilo" ma nella variante più moderna e sofisticata, "Project 636M" (classe "Messali el Hadj"), consegnati nel 2009-2010, mentre entro il 2011 veniva completato anche l'*upgrade* degli "877".

Nel 2007 partiva quindi l'ammmodernamento delle 6 tra fregate e corvette ex-sovietiche, completato entro il 2015, per prolungarne la vita di 15 anni. Gli interventi sulle fregate hanno comportato la revisione di impianti e motori, la sostituzione dei radar e dei sistemi di guerra elettronica, la fornitura di due impianti binati da 533 mm. per i siluri antisom "TEST-71ME", e di "CIWS" tipo "AK-630". Tra 2009 e 2014 invece per le corvette si è proceduto con la sostituzione dei diesel e l'aggiornamento o la sostituzione dei sensori, l'imbarco dell'"AK-630" e di 4 lanciatori quadrupli per missili antinave "Kh-35 Uran" ("Switchblade" in codice NATO).

Sempre nel 2007 fu siglato un contratto con la francese Ocea France per 21 guardacoste da 100 t. tipo "FPB-98 Ocea Mk-1", consegnati nel periodo 2008-2011 come classe "Deneb". Infine, nel 2009 iniziò la costruzione di una quarta "Djebel Chenoua", modificata, ma consegnata solamente nell'agosto 2017.

Complici gli incrementi nelle vendite di gas (+13% nel 2014) e idrocarburi, la fase più spettacolare di espansione della flotta algerina è iniziata dopo il 2010 quando poteva contare su 4 sottomarini nuovi o rinnovati, 3 fregate leggere, 6 corvette lanciamissili, 8 vecchie motomissilistiche, 22 pattugliatori medi, una piccola unità logistica,

una nave-scuola/comando e 3 navi da sbarco, ma senza più dragamine; e assetti aeronautico e anfibio ridotti all'osso.

Nuove e crescenti risorse sono state investite anche nell'ormai ex-Cenerentola delle Forze Armate nazionali, grazie ad un budget per la Difesa che nel 2013 superò la quota di 10 miliardi di dollari, pari al 4% del Pil, mentre nel 2014 arrivava a sfiorare i 12,5 miliardi; in 10 anni le spese militari si sono pertanto triplicate, facendo dell'Algeria il più grande mercato dell'Africa anche se il calo dei prezzi del petrolio ha poi comportato un rallentamento dopo il bilancio-record del 2015, di 13 miliardi di dollari.

Di questo boom ha approfittato anche l'industria militare italiana che sino a quel momento aveva venduto agli ammiragli algerini sono le vedette "Baglietto" e un paio di cannoni da 76/62 mm.. Già nel 2007, col riavvio degli investimenti, era stato siglato con "Agusta-Westland" un contratto da 402 milioni di euro per 6 elicotteri "AW-101" e 4 "Super Lynx Mk-400" per servizi SAR e trasporto, consegnati nel 2010-2012; contratto seguito nel 2010 da quello per 13 elicotteri "AW-139", in consegna dal 2013 al servizio SAR e alle forze di sicurezza. Nel 2011 veniva poi ordinata a Fincantieri la piattaforma da cui far operare questi elicotteri: con un contratto da 400 milioni di euro, Algeri varò infatti il programma per un "Bâtiment de Débarquement et de Soutien Logistique", che comprende anche l'opzione per un secondo esemplare, non ancora esercitata⁽⁴⁾. La *Kalaat Beni-Abbes*, costruita nel 2012-2014 e consegnata il 28 marzo 2015 quale nuova "ammiraglia" della Marina Algerina, è frutto di una radicale evoluzione delle 3 "LPD" classe "Santi" costruite per la Marina Italiana nel 1984-1994 – e sarà replicata anche per il Qatar -, con dimensioni incrementate (143 metri di lunghezza e quasi 9.000 t. di dislocamento), capacità di imbarcare 3/5 elicotteri e 450 uomini, e soprattutto una ricca panoplia di armi e sensori che comprende un sofisticato radar "AESA" e un modulo VLS per missili antiaerei "Aster 15/30".

Minor fortuna Fincantieri ha avuto con i programmi di rinnovo della componente "combat di superficie", visto che alle FREMM in versione italiana, inizialmente prese in considerazione, sono state preferite altre opzioni. In effetti, nel 2011-2012 sono stati firmati ben 3 contratti per altrettanti modelli di fregate/corvette con 3 gruppi industriali diversi - e altrettante filosofie costruttive -, per un totale di 7 unità ordinate e altre 9 opzionate. Il primo a concretizzarsi è stato quello relativo a 3 fregate leggere tipo "C28A", ordinate al cantiere cinese "CSSC-Hudong-Zhonghua Shipbuilding" di Shanghai, e consegnate nel 2015-2016 come classe "Adhafir". Si tratta



Fregata *El Radii*, una delle 2 MEKO-200 in servizio dal 2016



La nave anfibia *Kalaat Beni Hammed* (1984)

di unità *stealth* da quasi 2.900 t. che impiegano diversi materiali occidentali (motori MTU tedeschi, e radar "Smart-S Mk-2" di "Thales"), con una ricca panoplia di sistemi d'arma e sensori: cannone da 76 mm. della Norinco, 2 impianti quadrinati per missili antinave "C-802", un sistema VLS a 8 celle "FM90N" per gli "HQ-7" sup/aria, 2 "CIWS Type 730", 2 impianti trinati per siluri leggeri ASW e lancia-decoys; un ampio hangar poppiero permetterà di accogliere un elicottero medio-leggero e mezzi RHIB. Il contratto prevede un'opzione per altre 3 unità in versione più avanzata, da realizzarsi almeno in parte in Algeria. Alle 3 "Adhafir" sono seguite le 2 fregate medie da 3.500 t. classe "El Radii", tipo "MEKO-A200" ordinate a "Thyssen-Krupp Marine Systems" (TKMS) con un contratto da 2,2 miliardi di euro, che anche stavolta comprende un'opzione per altri 2 esemplari da realizzare localmente, e consegnate nel 2016-2017. Si tratta di un'evoluzione spinta e *stealth* di un progetto degli anni '80, simile alle "Valour" sudafricane, di cui riprendono parte dei sistemi d'arma, come l'impianto VLS a 32 celle per missili sup/aria "Umkhonto-IR" e i missili antinave "RBS-15 Mk-3". L'industria italiana contribuisce col cannone da 127/64 mm. LW di Leonardo, siluri "MU-90" e sistemi di contromisure antisom "WASS/Finmeccanica Morpheus", e l'elicottero imbarcato, visto che per le nuove unità sono stati ordinati 6 "Super Lynx Mk-140" antisom, consegnati nel 2015-2016 da Agusta-Westland.

Sin dal 2011 era poi stata aperta una trattativa anche con la società russa "Rosoboronexport" per 2 corvette da 2.000 t. "Project-20382 Tigr", la cui costruzione sarebbe iniziata nel 2016, e con consegna nel 2019: unità specializzate nella *littoral warfare*, con un potente armamento antinave ma capacità antisom e AAW limitate, al contrario della configurazione multiruolo di "MEKO" e "C28". Anche in questo caso, il contratto prevede un'opzione per altre 4 unità da realizzare localmente.

Algeri si è quindi rivolta ancora alla Russia per potenziare ulteriormente la propria componente subacquea, ordinando nel 2014 altri 2 "Kilo", nell'ancora più avanzata versione "636E", il primo dei quali consegnato nell'aprile 2018 mentre a giugno il secondo battello ha iniziato le prove in mare.

Il rinnovamento ha però riguardato anche altre componenti: nel 2014 ancora una volta è stata la cantieristica italiana a segnare un successo, con l'ordine a Intermarine per 2 cacciamine tipo "Leric/Gaeta" di terza generazione, col primo (*El Kasseh*) consegnato nell'ottobre 2017, un secondo esemplare in costruzione e un terzo previsto⁽⁵⁾.



La nave scuola e comando anfibio *Soummam*, acquistata in Cina nel 2006

Nel 2013 sono state ordinate al cantiere norvegese "Maritime Partner" 12 unità SAR da 21 metri e 30 nodi tipo "Alusafe-2000", mentre nel 2012 erano state consegnate 3 navi appoggio e salvataggio da 3.250 t. classe "El Moundjid", costruite nei cantieri "STX-OSV"; pure norvegesi, ma partecipati da Fincantieri.

Infine, nel 2017, è entrato in servizio il veliero-scuola a 3 alberi *El Mellah*, costruito in Polonia mentre la componente di sorveglianza aeronavale si arricchiva di 6 "Beechcraft 1900D HISAR" riepquipaggiati nel 2013-2014 con radar "T-200 Gabbiano" dell'italiana Selex ES.

Come si può vedere, nell'ultimo decennio la Marina Algerina ha conosciuto una rapida espansione e sta affiancando a 2 sottomarini, 9 tra fregate e corvette ammodernate, 22 pattugliatori medi, 2 navi da sbarco pure aggiornate nel 2012-2014, oltre a naviglio minore (e mantenendo ancora in linea materiale più datato, impiegato a consumazione), una nave anfibia tutto-ponte, 5 fregate e 3 corvette, 4 sottomarini, 2 navi scuola, 3 unità appoggio, e 2 cacciamine, mentre l'Aeronautica potenziava le capacità aeronavali con 6 aerei da sorveglianza e 29 elicotteri.

Come accennato, tutti i principali programmi prevedono in opzione ulteriori 5 fregate e 4 corvette, più una seconda unità anfibia e uno o 2 cacciamine, da realizzarsi in parte nei cantieri nazionali e destinate a mandare in pensione il naviglio degli anni '80. Programmi che comporteranno ulteriori ordinativi per gli elicotteri Agusta-Westland (mentre è allo studio il possibile acquisto di aerei antisom, come l'italiano "ATR-72MPA/ASW"), ma che sono stati rallentati da difficoltà tecnico-politiche in materia di trasferimento di tecnologie; e dopo il ribasso dei prezzi petroliferi anche finanziarie.

Restano inoltre alcune carenze da sanare: soprattutto alla luce dell'espansione delle componenti alturiera e subacquea (che a regime, se le opzioni saranno tutte esercitate, comprenderanno 2 "LPD" tutto-ponte, 16 tra fregate e corvette, 6 sottomarini), risulta improcrastinabile l'acquisizione di almeno una nave di supporto logistico, e una per appoggio/salvataggio sommergibili.

Note

(4) L'Algeria vorrebbe realizzare questa, e altre unità in opzione, localmente, ristrutturando il polo cantieristico di Mers El Kebir. Inoltre la seconda BDSL dovrebbe essere di dimensioni maggiori.

(5) Con un'esigenza finale fissata dalla pianificazione in 4 cacciamine.



Il Socio Effettivo e Consigliere del Gruppo di Pesaro, Roberto Ambrosini, invia una foto cartolina in ricordo di suo padre Gino, imbarcato sul Regio Incrociatore *Armando Diaz* come fuochista - anno 1937 Guerra Civile Spagnola

Sono il Sc Arm Marcello Ismeli mtr 05138 capo corso armaroli 49/50, San Vito Taranto. Questa foto pubblicata in Italia ed in giornali inglesi, si riferisce ad un episodio avvenuto a Londra, durante la visita del *Montecucoli* in crociera estiva, in particolare l'incontro con mia sorella. Ho avuto il privilegio di far parte dell'equipaggio di questa nave negli anni 50/51/52. Ora ho 90 anni, non posso scrivere poiché la mano mi trema un pochino, la mia macchina da scrivere anch'essa fa i capricci. Voglio mandare un cenno a tutti coloro che come me sono stati sul *Montecucoli* e che ancora possono raccogliere questo saluto e a tutti i marinai d'Italia

Il Corso Allievi Nocchieri 1938 si svolge a Mariscuola Pola dal marzo al novembre 1938. Nella foto è presente (terza fila, ottavo marinaio da sinistra), il marinaio Carlo Gianotti, di Stintino (SS), che al termine del Corso imbarcherà prima sul *Vespucchi*, poi sul *Colombo* e infine sul *Crispi*. Cadrà in combattimento nello sbarco per la riconquista dell'isola di Castelrosso (Kastelorizo), in Egeo, il 25 febbraio 1941. Croce di Guerra al Valor Militare. La foto appartiene alla collezione del Gruppo ANMI di Porto Torres. Carlo Gianotti - Socio ANMI Porto Torres

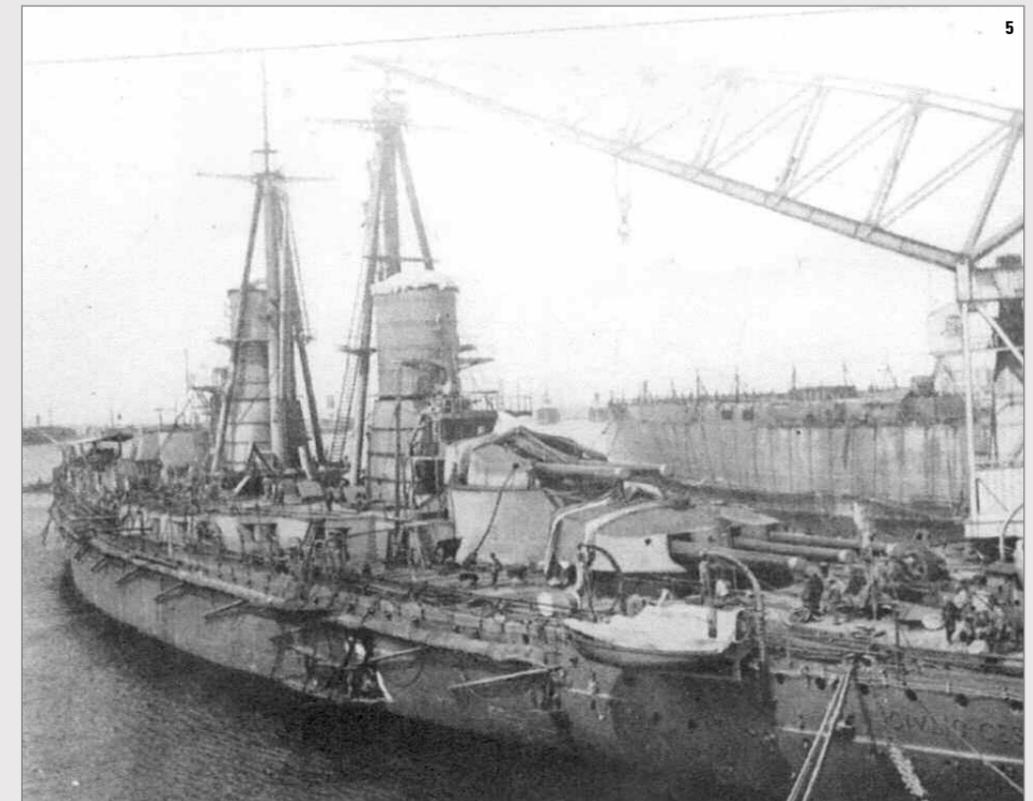


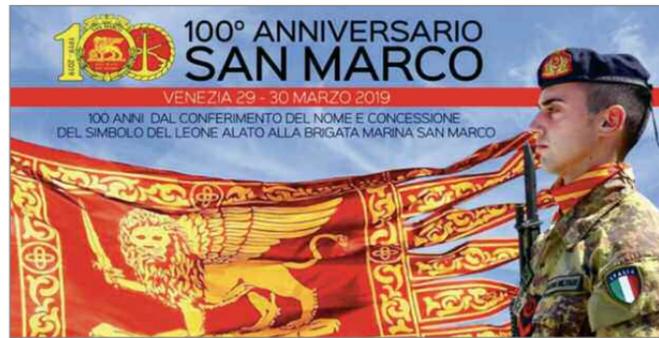
Mi chiamo Genta Claudio e ho prestato servizio militare di leva nella nostra amata Marina Militare dal 5 maggio 1961 al 30 giugno 1963, imbarcato sulle magnifiche Corvette *Airone* e *Aquila*. Ero Cat, MN. matr. 29246 e sono socio effettivo ANMI sin dal giorno prima del congedo. Riordinando l'archivio fotografico personale ho trovato alcune fotografie che, ritengo possono interessare il nostro Periodico. Esse sono:

- 1) Nave *Doria* alla fonda a Buenos Aires.
- 2) Il presidente Saragat con alte autorità argentine.
- 3) Il Presidente Saragat con alte autorità argentine a Buenos Aires.
- 4) Il Presidente Saragat saluta da bordo di Nave *Andrea Doria* a Buenos Aires.
- 5) La Regia Nave *Andrea Doria* in allestimento nei Cantieri Ansaldo nel 1913.

Ringrazio per l'attenzione e porgo tanti cordiali saluti con il nostro motto: "Pala a Prora - Voga".
Claudio Genta - Socio di Venaria Reale

(Nota: il 22 agosto 1965 la nave salpò dalla Spezia per effettuare una crociera in Sud America nel corso della quale, al comando del capitano di vascello Claudio Celli, percorse 13.010 miglia toccando i porti di 5 nazioni affacciate sull'Atlantico, rientrando a La Maddalena il 16 ottobre 1965. Nell'occasione l'*Andrea Doria* ha ospitato il Presidente Saragat e Arturo Illia, presidente dell'Argentina)





Venezia 30 marzo 2019

Cent'anni da Leoni

La Brigata Marina San Marco celebra 100 anni di storia nel segno del leone alato di Venezia e nel nome di "San Marco"

Rudy Guastadisegni - Presidente del Gruppo ANMI di Venezia
Servizio fotografico del socio **Gianfranco Liberalesso**

La commemorazione odierna in Piazza San Marco al cospetto di centinaia di turisti, cittadini e numerose famiglie, è stata la componente preminente di una serie di eventi celebrativi iniziati con il concerto della Banda Centrale della Marina Militare che ieri pomeriggio ha offerto diversi brani musicali in Piazza San Marco, seguiti dall'apertura al pubblico della mostra storica ricca di cimeli del Reggimento San Marco all'interno del Museo Storico Navale di Venezia e dall'apertura al pubblico di nave *San Marco* e nave *Aretusa*

Leoni del San Marco hanno emozionato la folla di residenti e turisti entrando fieri a passo di marcia in piazza San Marco inquadrati in quattro compagnie in armi come cent'anni fa fecero i loro predecessori del Reggimento Marina. Il Reggimento Marina fu costituito all'indomani della disfatta di Caporetto per volere del grande ammiraglio Tahon De Revel, comandante in capo dalla piazza di Venezia, per schierare una forza di difesa sul fronte del Piave che potesse arrestare l'avanzata delle truppe austro-ungariche verso la città, obiettivo strategico di capitale importanza per l'andamento del conflitto. Il Reggimento Marina, costituito da quattro battaglioni di marinai, sbarcati dalle navi ed armati come fanti e arditi, combatté eroicamente riuscendo a tenere le posizioni assegnate e salvando Venezia dall'invasione.



Molti eroi caddero nell'adempimento del sacro dovere della difesa della Patria, fra tutti ricordiamo Andrea Bafile. L'italianissima Venezia, erede della millenaria Repubblica Serenissima, ritrovava nei nostri marinai i suoi mitici Fanti Da Mar che dal 1530 fino alla fine della Repubblica ne difesero gli interessi e la libertà per mare e per terra coprendosi di gloria anche nella battaglia di Lepanto. Erano truppe speciali addestrate a combattere per mare e per terra, proprio come i nuovi Leoni della nostra Marina e "Per mare per terram" è oggi il grido di battaglia al quale i marò rispondono in coro con voce tonante ... "San Marco". Venezia non dimentica ... l'Italia non dimentica. Il Battaglione San Marco fu ufficialmente costituito il 17 marzo del 1919 con decreto numero 444 di Vittorio Emanuele III di Savoia.





È così che nell'ultimo sabato di marzo, a cento anni di distanza, la città lagunare ha voluto riaffermare i suoi legami di affetto e riconoscenza verso quella che oggi si chiama Brigata Marina San Marco con una grande manifestazione di piazza.

Alla presenza del Ministro della Difesa Elisabetta Trenta, del Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio Valter Girardelli e di numerose autorità politiche nazionali, il sindaco di Venezia Dott. Luigi Brugnaro ha simbolicamente ripetuto la cerimonia



della benedizione (allora consegna) della bandiera della Brigata e dell'assegnazione del nome di San Marco consegnando lo stemma del leone alato al comandante della Brigata, il contrammiraglio Cesare Bruno Petragrani..

E mentre nel bacino acqueo al centro di Venezia faceva bella mostra di sé Nave *San Marco*, il pubblico che gremiva la piazza in ogni angolo, applaudiva con entusiasmo ed orgoglio al passaggio dei nostri ragazzi che marciando perfettamente inquadrati cantavano a pieni polmoni gli inni della loro e della nostra storia.



Il salto dell'acciuga

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

C'è stato un momento nella storia in cui l'acciuga dopo aver saltato in mare ha saltato anche le montagne e diventa la protagonista del nostro viaggio nella storia e nei luoghi del passato tra Liguria, Piemonte e Lombardia. Sui loro carri gli acciugai ambulanti della Val Maira, approdano nelle Langhe, Monferrato, Saluzzese,



Vercellese, Novarese, in Brianza, a Pavia e a Milano dove le acciughe piacciono; è cibo povero, per povera gente e si vendono bene. E quel percorso dal mare fin sui monti diventa il "salto dell'acciuga". Un'avventura iniziata a fine '800 con gli "anciuè" che, dopo essersi riforniti al porto di Savona, giravano d'inverno, con i carretti carichi di barattoli, le campagne di Piemonte, Lombardia ed Emilia. Regole non scritte che assegnavano ad ognuno strade, cascine, paesi e mercati. Poi a primavera il ritorno nelle alte borgate della Val Maira.

Chi furono i primi a portare le acciughe tra i monti e in pianura? Si racconta di un contrabbandiere che con i suoi muli carichi di sale percorreva le strade che dalla Liguria portano alle valli piemontesi ed ebbe, per non pagare la gabella ai doganieri genovesi, un'idea; pensò di ricoprire i barili di sale con delle acciughe, senza sapere che il vero tesoro sarebbe stato un giorno proprio quel pesce. Altri asseriscono che furono i saraceni che dopo aver scorrazzato in Provenza verso gli inizi dell'IX secolo si spostarono in Piemonte.

Da Sanremo e Oneglia, superato il Col di Tenda, toccando Limone, poi su verso Cuneo, una quarantina di chilometri ad Est, per raggiungere Montezemolo e puntare verso Cuneo. Ad una ventina di chilometri da Cuneo ecco Dronero, l'ingresso della Val Maira; denominato "il paese degli acciugai" è una cittadina ricca di storia con stradine e porticati



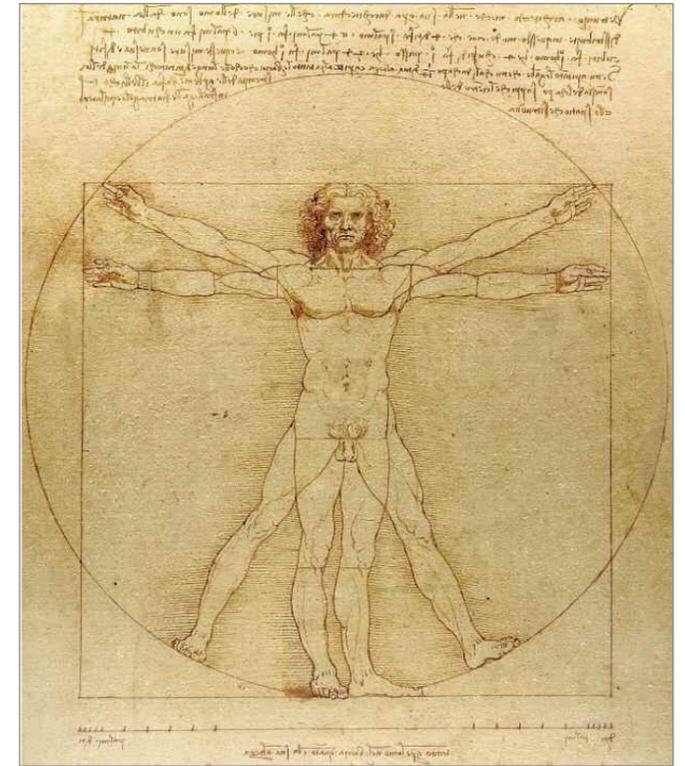
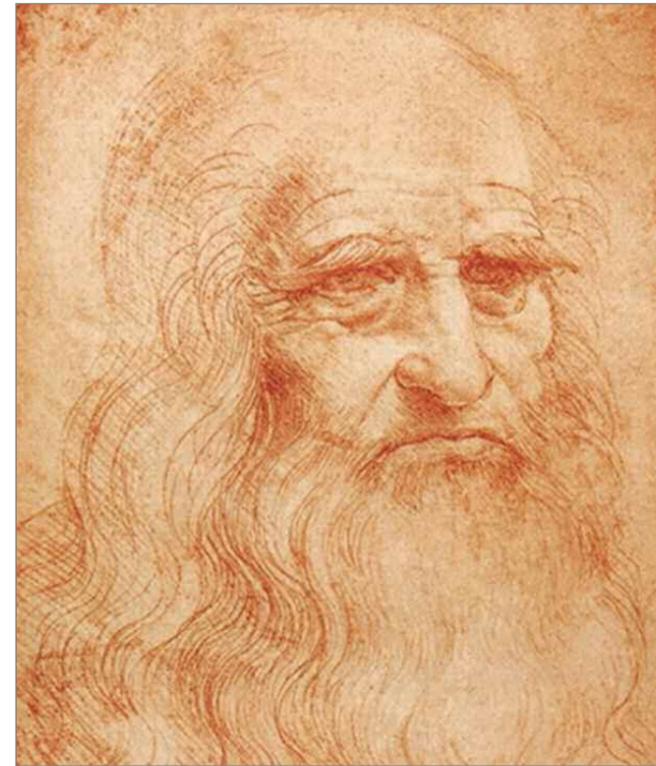
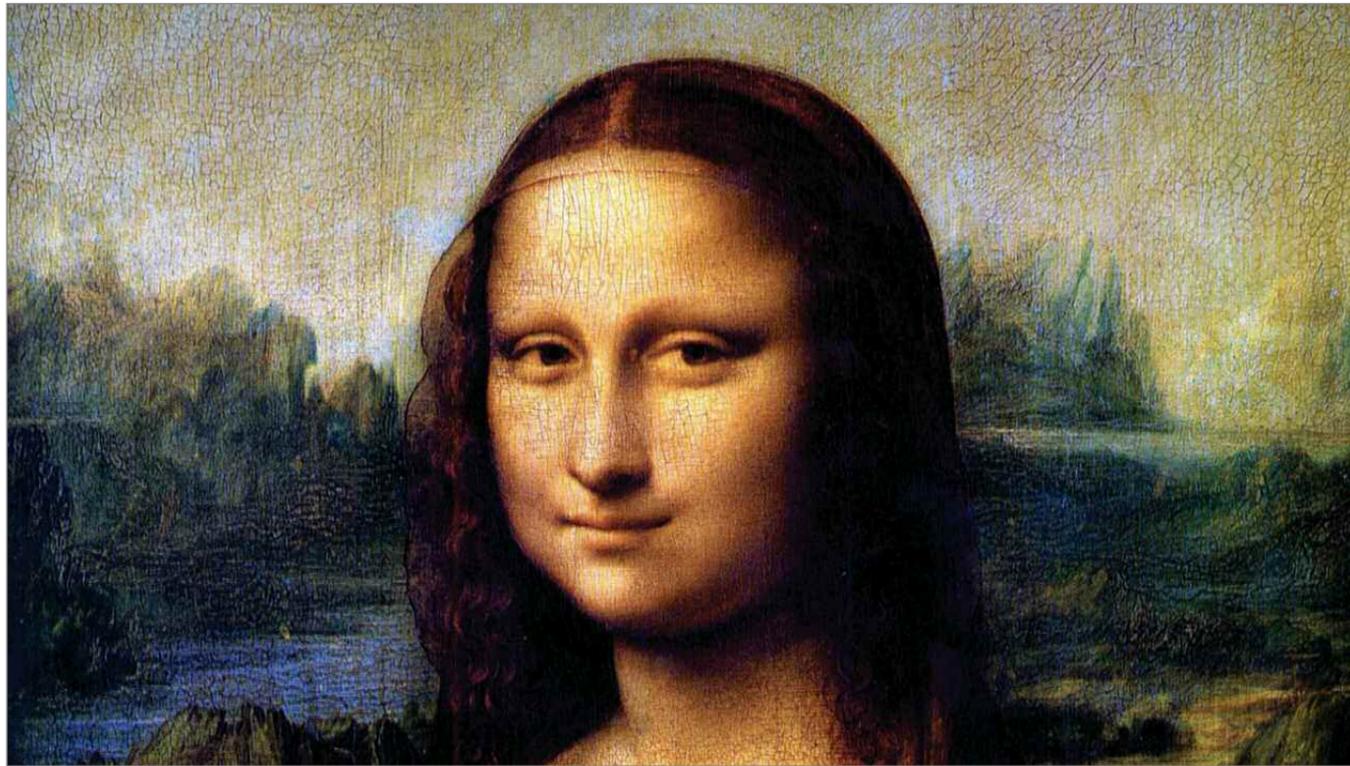
medievali caratterizzato dal suo ponte, detto del diavolo, per la leggenda a cui è legato. La valle, attraversata dal fiume Maira, si presenta angusta nella parte iniziale, con gole e passaggi stretti, e ampia nella parte superiore dove si apre in larghe conche. Cinquanta chilometri di boschi fitti e di piccolissimi paesi dai nomi strani: Moschieres, Cucchiales, Pagliares, di chiara origine provenzale, che portarono qui la cultura e la lingua occitana. Il nome della valle, "valle magra", deriva dal ricordo di momenti difficili, quando sopravvivere era un'impresa, ed è in questa valle che si rifugiarono secoli fa i Valdesi considerati eretici e perseguitati.

Ogni anno a settembre, per secoli e secoli, alla fine dei lavori nei campi, numerosi contadini si trasformavano in "anciuè-acciugai". Spingendo i loro carretti scendevano in pianura dirigendosi nelle aree territoriali che la pratica aveva rigidamente assegnato: i valligiani di Celle verso il milanese, quelli di Paglieres e Soglio verso il torinese, quelli di Santa Margherita alla volta dell'astigiano. Importante erano gli strumenti di lavoro, a partire dal carretto; vero gioiello in frassino, colorato di blu come le finestre e le porte di Provenza, a ricordare il mare. A due ruote, con stanghe e cinghia da passare a tracolla, lame sul retro a far d'appoggio e la cassetta dove chiudere la "stadera bilancia", insieme ai fogli di carta gialla spessa, nella quale s'incartava il pesce. Questo carretto era costruito da alcuni artigiani specializzati in grado di garantirne contemporaneamente la leggerezza e la robustezza. Un carretto di quaranta, cinquanta chili era in grado di sopportare carichi di due, tre quintali su strade spesso non dissimili da mulattiere. L'anciuè della valle Maira non vendeva solo acciughe ma anche merluzzo, saracche, sardine, aringhe e qualche volta tonno. Perennemente in viaggio spingeva il carretto macinando chilometri, effettuava sempre lo stesso percorso avendo sul suo cammino, come una stella polare, la successione di mercati settimanali e delle fiere annuali.



Sono gli anni cinquanta che segnano il mutamento della figura dell'acciugaio, quando al carretto comincia ad attaccare una bicicletta e vicino alle latte del pesce azzurro affianca scatole di dadi per brodo e *burnie* d'olive in salamoia. Alla bici poi sostituiscono la moto e più avanti nel decennio l'apecar, e poi l'automercato. È il periodo d'oro, in cui allargano il mercato di vendita e quello d'approvvigionamento. Gli acciugai della Val Maira hanno un patentino, una licenza di vendita presa negli anni trenta, che gli consente di vendere in cinque province, da Cuneo ad Asti, ad Alessandria, Pavia e Milano. Molti prendono la residenza a Milano e da lì, a scacchiera, si dirigono verso il Bergamasco e il Bresciano, poi sull'Emilia e il Veneto, incrementando la vendita anche del baccalà e dello stoccafisso. La motorizzazione dell'ambulante se da un lato ha giustamente alleggerito la sua fatica ed incrementato i suoi guadagni, ha contribuito in modo definitivo al tramonto di quest'antico mestiere. Estinguendo la sua pratica originale, legata a condizioni di grande miseria e di sofferenze, di povera gente, ma anche di tradizione e solidarietà. Nel 2007, è stata istituita la Confraternita degli "Acciugai della Val Maira", un'associazione senza scopo di lucro per proteggere il ricordo degli "anciuè", valorizzare le acciughe e promuovere il turismo gastronomico e culturale in valle.





Osserva e sperimenta la lezione di Leonardo

Nel 500^o anniversario della morte dello scienziato italiano (2 maggio 1519, Amboise - Francia)

Enrico Cernigoi - Socio del Gruppo di Torviscosa

La versatilità e la grandezza dell'opera di Leonardo da Vinci in una società come quella in cui viviamo oggi, contraddistinta da una super specializzazione delle professioni, fa sorgere spontaneo un interrogativo: da Vinci era un artista o un tecnico? Domanda che, peraltro, già si poneva Ladislao Reti: "era Leonardo un artista che aveva un appassionato ma secondario interesse per la tecnologia o era piuttosto inizialmente un ingegnere e uno scienziato che lavorava come artista per guadagnarsi da vivere?".

Il quesito però, nel caso di specie, non ha ragione di esistere in quanto la conclamata genialità e la mente multidisciplinare consentivano all'artista di eccellere in tutti i campi del sapere. Così viene, peraltro, descritto nel certificato ufficiale di sepoltura redatto in lingua francese: *Lionard de Vincy, noble milanois, premier peintre et ingenieur et architecte du Roy, meschanischienn d'Etat, et ancien directeur du peinture du Due de Milan.*

Dopo la sua scomparsa furono essenzialmente i suoi capolavori artistici a decretarne la celebrità anche, e soprattutto, perché sono le manifestazioni dell'arte che rimangono visibili al pubblico. I suoi trattati tecnici e gli appunti restarono invece sepolti nelle biblioteche per ricomparire molto tempo dopo nelle collezioni private.

E solo nel secolo scorso la riscoperta di questi libri e manoscritti, da parte di alcuni studiosi, ha modificato la prospettiva su quello che era l'interesse principale di Leonardo. Se dovessimo giudicare in base alla quantità di lavoro prodotto l'evidenza indicherebbe chiaramente che le sue passioni predominanti erano la scienza e la tecnologia. Sono infatti migliaia gli appunti, disegni, schizzi e studi su soggetti scientifici e tecnici.

Nato nel 1452, figlio naturale del notaio ser Piero da Vinci, nel 1469 seguì il padre a Firenze dove entrò nella bottega del Verrocchio.

Si dice che il volto di David di Verrocchio fosse stato modellato basandosi su quello del giovane Leonardo

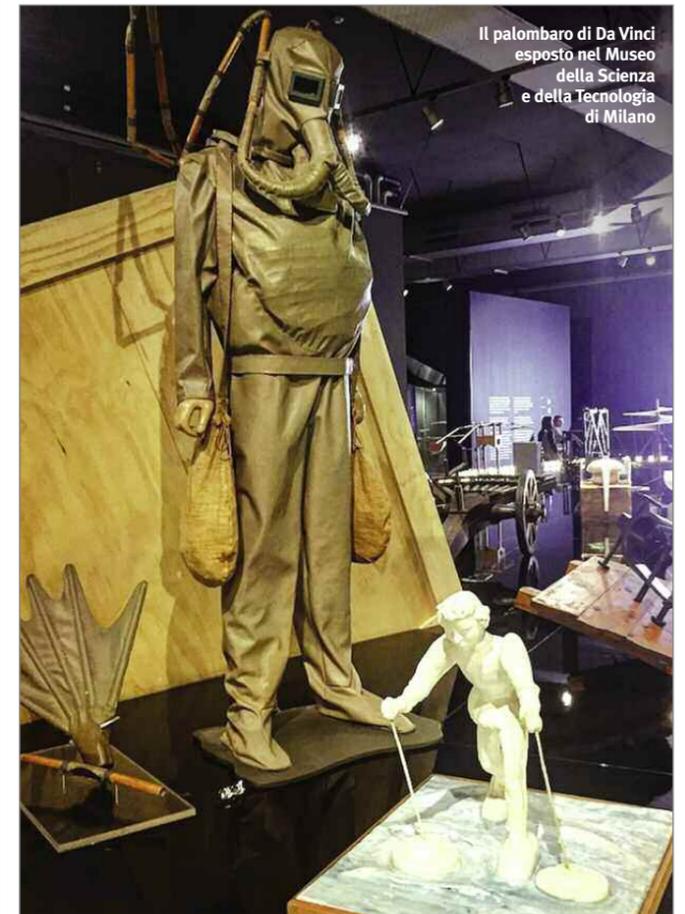


Nel libro delle corporazioni dei pittori fiorentini del 1472 compare già il suo nome. Nel 1482 Leonardo lasciò Firenze per Milano ed ebbe così inizio il lungo periodo di attività lombarda; dapprima, e per quasi un ventennio (fino alla fine del 1499), al servizio di Ludovico il Moro. Nel 1502-03 Leonardo lavorò, in qualità di architetto e ingegnere generale, al servizio di Cesare Borgia a seguito del quale si recò in Romagna e in Umbria dove progettò piani di fortificazioni e disegnò carte topografiche. Poi ritornò a Milano dove rimase dal 1506 al 1513, ad eccezione di un breve intervallo fiorentino (1507/08) al servizio del re di Francia. Nel 1513 si trasferì a Roma attratto dalla fama di mecenatismo del nuovo papa Leone X. Non ricevendo incarichi degni di nota alla corte papale lavorò appartato a invenzioni e progetti nella villa del Belvedere, protetto dal cardinale Giuliano de' Medici. Tra il 1516 e il 1517, cedendo ai ripetuti inviti di Francesco I, si trasferì in Francia dove ebbe quel trattamento principesco di cui sentiva il bisogno.

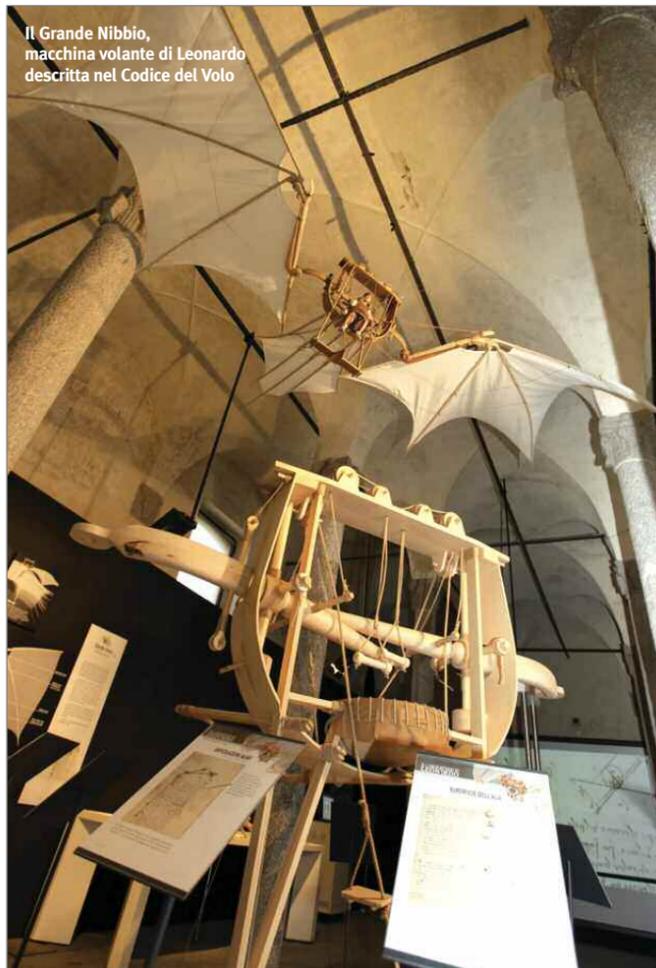
La sua fama di sapere si estendeva a tutti i campi delle scienze abbracciando materie diversissime e mettendole in relazione tra loro: geometria, meccanica, idraulica, anatomia umana e animale, botanica, geologia e astronomia; attuando cioè quella che oggi viene definita interdisciplinarietà.

Ma fu nello sviluppo tecnologico che Leonardo eccelse più che in ogni altro settore collocandosi fra i più grandi precursori di tutte le epoche.

I suoi lavori nel campo ingegneristico stanno a dimostrare un incessante, profondo e irresistibile interesse per le innovazioni. I progetti da lui formulati sui meccanismi erano talmente avanzati che, ripresi, poterono essere concretizzati solo in un periodo successivo quando l'intervenuto progresso della tecnica nella società mondiale fu finalmente pronto a realizzarli.



Il palombaro di Da Vinci esposto nel Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano



Il Grande Nibbio, macchina volante di Leonardo descritta nel Codice del Volo

Non credo sia possibile trattare sommariamente, e neppure in un solo articolo, i risultati raggiunti da Leonardo nel campo ingegneristico. In tutti i suoi studi poneva un interesse appassionato sia per gli aspetti teorici che per quelli applicativi; certamente non lavorava né confusamente né empiricamente. Si può affermare con certezza che Leonardo è stato il primo ingegnere ad avere una visione moderna dei principi fondamentali che regolano il funzionamento di una macchina. Prima che egli si dedicasse all'analisi di questa tematica ogni macchina veniva considerata come *sui generis*, un congegno unico funzionante a suo modo. Leonardo fu il primo a comprendere che vi sono invece alcuni meccanismi comuni a tutte le macchine. La deduzione fu frutto dell'analisi da lui effettuata sull'anatomia funzionale di macchine specifiche e della conseguente descrizione di ognuna di esse come una struttura organica costituita da parti separate che funzionano all'unisono.

In armonia con la sua abitudine di partire dalla teoria, senza la quale non ci può essere realizzazione oggettiva, Leonardo, per progettare macchine più efficienti, premesse ai suoi sforzi una serie di studi sulla natura e la proprietà dell'attrito fra corpi solidi ideando dei dispositivi sperimentali che erano in forte anticipo sulla sua epoca. Per esempio, negli esperimenti per misurare l'azione esercitata dalla gravità si basò sull'attrito di un veicolo a ruote disposto su un piano inclinato (esperimento che ancora oggi viene utilizzato nelle scuole); per misurare la potenza di una ruota idraulica usò un dinamometro - quasi tre secoli prima, quindi, dell'ingegnere inglese John Smeaton, vissuto nel XVIII secolo, cui è generalmente attribuito il primo impiego di tale strumento.

Ma quello che qui vorremmo sottolineare è la passione di Leonardo per l'acqua, passione che faceva parte del suo approccio naturale alle cose: osservazione e studio per avvicinarsi a carpire la vera essenza e i meccanismi che regolano i fenomeni naturali.



Il modello funzionante della clavi-viola suonato per la prima volta alla mostra Leonardo da Vinci's Workshop a New York nel 2009 e dal 2013 presso il Mondo di Leonardo di Milano

A Leonardo vengono attribuite le originarie concezioni di molte invenzioni che hanno cambiato radicalmente la storia della società moderna: carri armati, aeroplani, turbine idrauliche, macchine a vapore, telescopio, elaboratore numerico. A tale proposito, gli studiosi si sono divisi. Alcuni sostengono che le macchine di Leonardo, quantunque disegnate con precisione meticolosa, non erano altro che frutto della sua immaginazione, mai effettivamente costruite o provate in quanto irrealizzabili. Considerano, quindi, Leonardo nient'altro che un tecnico puramente teorico. Tale giudizio è dato soprattutto da storiografi privi di conoscenze tecnologiche. Altri studiosi, invece, dotati di cognizioni tecniche, giudicano quei progetti con altri occhi e altro pensiero alla luce anche di quanto contenuto nel manoscritto, redatto dallo scienziato e conosciuto come "Codice Madrileno I" che tratta quasi esclusivamente di meccanica teorica e applicata e che, nelle 382 pagine, contiene appunto illustrati da circa 1.600 schizzi e disegni. Tale stampato completa l'altra celebre raccolta di Leonardo conosciuta come "Codice Atlantico" ma mentre il "Madrileno I" è un trattato sistematico scritto fra il 1493 e il 1497, l'altro è una raccolta arbitraria e mutilata di scritti e disegni di Leonardo datati fra il 1483 e il 1518 messa insieme da Pompeo Leoni. Va aggiunto, inoltre, che molte pagine del "Codice Atlantico" devono essere considerate come abbozzi e schizzi per soggetti elaborati poi da Leonardo nel "Codice Madrileno I" nel quale i disegni sono perfettamente rifiniti e i fogli scritti con cura.



Modello di una bicicletta



Modello di cannone con 33 canne esposto al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia di Milano

Gli studi idraulici lo condussero a formulare leggi sulla meccanica dei fluidi, dei vasi comunicanti con liquidi di diversa densità, il principio della portata, la spiegazione del noto paradosso idrostatico, la determinazione dell'influenza della pressione sulla fluidità. Allo stesso argomento si connette anche una teoria sul moto ondoso del mare oltre a numerose invenzioni.

I progetti di Leonardo consistettero anche nell'invenzione di vere e proprie navi e strutture atte a lavorare sul mare: da barche a propulsione a ruote ad apparecchiature per prosciugare un porto; da battipali a cannoni navali a retrocarica; da campane d'aria, per consentire l'immersione prolungata in acqua, a draghe lagunari e marittime; e ancora, imbarcazioni a pale, guanti palmati, galleggianti per camminare sull'acqua, galleggianti a fondo apribile, fino a una vera e propria nave da guerra, l'*escorpio*; ponti, pompe, scafandri, sfondacarene: sono davvero numerosissimi i progetti ai quali si dedicò con passione e genialità.

Vorremmo qui soffermarci a ricordare che una delle invenzioni di Leonardo fu lo scafandro. Certo già Aristotele nel IV secolo a.C., nella sua opera "Parti degli animali", scriveva di esplorazione a pesca subacquea compiute in campana pneumatica. Fu però Leonardo che abbozzò alcuni disegni di respiratore subacqueo fra i quali può essere ricercata l'idea embrionale dell'odierno respiratore. Come già detto, Leonardo, a differenza di altri pensatori del tempo, aveva con le sue idee un approccio prettamente tecnico-

scientifico partendo sempre da condizioni teoriche. Intuì che il sistema di respirazione a tubo unico non era funzionale anzi, era del tutto inadeguato. In quanto attento studioso di idraulica e di fluidi sapeva che questa soluzione non poteva consentire un efficace ricambio: a lungo andare, infatti, l'aria espirata finiva per ristagnare nel tubo ostacolando, se non impedendo, l'afflusso di quella fresca. Per funzionare, il sistema doveva quindi incanalare l'aria fresca e l'aria viziata in condotti separati. Leonardo adottò due tubi muniti ciascuno di una valvola che ne regolava l'apertura e la chiusura. Le due valvole, azionate dalla respirazione, avevano funzionamento alternato: quando una si apriva, l'altra si chiudeva. In tal modo, con l'inspirazione l'aria fresca poteva affluire dal primo tubo, mentre con l'espirazione l'aria viziata veniva immessa nel secondo e fatta defluire verso l'esterno. Il sistema era mantenuto alla superficie dell'acqua mediante un grosso galleggiante a forma di campana. Leonardo fu attento anche alla struttura dei tubi che realizzò utilizzando più canne collegate fra loro mediante giunti speciali. Allo studio di tali giunti egli dedicò particolare attenzione, li munì di molle interne di acciaio temperato (anticipando la legge di Hooke) e li rivestì di una doppia guaina in cuoio, in modo da renderli resistenti alla pressione dell'acqua (intuendo così quella che, nel 1568, verrà chiamata legge di Stevino) che avrebbe potuto altrimenti schiacciarli e interrompere così l'afflusso di ossigeno. Non pago, affrontò il progetto del palombaro in un'ottica globale, non trascurando alcuno dei problemi legati all'immersione. La dotazione che prevede essere necessaria ne è dimostrazione evidente: abbigliamento apposito costituito da calzoni, giubba e cappuccio; sacchetti di sabbia con funzione di zavorra, un otre gonfiabile e sgonfiabile per favorire la discesa e la risalita; un coltello per liberarsi dalla rete in caso in cui se ne rimanesse impigliati e perfino dei sacchetti in cui raccogliere eventuali rifiuti organici.

Sottolineiamo come, in epoche ben più recenti, i primi tentativi di immersione vennero effettuati con campane subacquee a ricambio di aria periodicamente rifornite di aria fresca mediante campane più piccole immerse a profondità superiori e ad esse collegate.

Il palombaro, così come ideato da Leonardo, poteva essere utilizzato anche in ambito militare in quanto poteva essere trasportato vicino alle navi avversarie attuando così un fattore determinante nell'esercizio bellico: la sorpresa. La necessità del trasporto era però un limite che in qualche modo bisognava eliminare. Gli ammiragli, da secoli, sollecitavano i costruttori di navi da guerra a realizzare un'unità per operare efficacemente sottacqua. Uno dei problemi ostativi, forse il centrale, era costituito dalla propulsione in immersione. Leonardo intravide una soluzione alle difficoltà (come molto in seguito, faranno Tartaglia e poi Rivani nel 1688). Sempre in via teorica, non avendo tecnologia a disposizione, Leonardo pensò di ancorare l'imbarcazione subacquea sotto la chiglia di un'imbarcazione civile. Un palombaro fuoriusciva dal battello, che funzionava con propulsione a pedali, per andare a sabotare la nave nemica. In seguito, come descritto nel "Codice Atlantico", Leonardo inventò un vero e proprio sottomarino che aveva il compito di speronare le navi avversarie. Il progetto però non fu mai presentato.

Parte delle idee di Leonardo, quelle rese pubbliche, ebbero importanti conseguenze a livello militare; altre, non divulgate, avrebbero potuto avere sviluppi inimmaginabili nel periodo storico nel quale visse.

Patria e onore

Andrea Iunca

Edito a cura del Corso Ufficiali (in SPE) *Alfa-Tau* (1968) nella ricorrenza del 50^o anniversario del loro ingresso in Accademia Navale

L'enfasi con la quale fu proposto il nome *Alfa-Tau* necessita di una ulteriore riflessione che richiama il momento più triste della recente vita nazionale: la tragica rotta dell'8 settembre 1943. Solo ventisei anni prima c'era stata un'altra gravissima rotta militare, a Caporetto, ma in quella occasione l'Italia, benché allora più giovane e non maggiormente ricca o potente, seppe resistere e reagire con successo ad una pesante sconfitta sul campo. I confronti fra i diversi assetti politici al potere nei due periodi sono storicamente doverosi e lasciano poco margine di discussione; ma è importante e giusto ricordare che in entrambe le situazioni per una grande parte dei militari contò il senso dell'onore, anche se portò a destini diversi. Per chi era in servizio l'8 settembre, specie per coloro che combattevano già da tre anni, furono sicuramente momenti drammatici durante i quali rimaneva loro come sola guida il giuramento riassunto nella scritta sulla facciata dell'Accademia: "Per la Patria e per il re". Molti erano morti urlando "Savoia", ma la Patria non sembrava più esistere e il re aveva abbandonato i suoi soldati. Nel 1946, insieme alla nuova formula del giuramento, la scritta venne necessariamente sostituita con l'attuale: "Patria e Onore". Dalla Monarchia si era passati alla Repubblica, dallo Statuto alla Costituzione, passando attraverso quella che viene chiamata Guerra di Liberazione ma che di fatto fu una guerra civile, la peggiore forma di conflitto. Gli ufficiali, come tutti i militari, furono chiamati ad un nuovo giuramento; traditori dunque? E chi si può permettere di dare un giudizio così pesante ad anni di distanza? Quale insegnamento morale possiamo trarre noi tutti che in seguito abbiamo abbracciato lo stesso mondo?



Bisogna cercare di capire e di spiegare, non tanto per spegnere braci che covano sotto le ceneri proprio perché non è stata portata alla luce la complessità di quelle vicende, ma soprattutto per dare alle nuove generazioni una chiara "istruzione d'uso" sui termini Patria e Onore. L'onore è una virtù personale che determina il rispetto che gli uomini devono avere l'uno verso l'altro anche quando sono su fronti opposti; le contrapposizioni ideologiche, le *politics*, invece distruggono l'umanità creando le premesse per sempre maggiori e più profonde divisioni. È un'assurdità, purtroppo in voga, ritenere che il sentimento dell'onore crei conflittualità; l'onore correttamente inteso genera invece rispetto e quindi unione oltre le divisioni di parte politica. Anche nel dare un esempio significativo di "senso dell'onore", la Marina ha molto da insegnare proprio ricordando le vicende tragiche dell'armistizio del 1943. Molto noto e giustamente ricordato è il comportamento dell'Amm. Bergamini, così come quello ormai meno conosciuto degli Ammiragli Luigi Mascherpa e Inigo Campioni; costretti a prendere gravi decisioni da soli e senza aver tempo a disposizione, in essi prevalse chiaramente la fedeltà agli ordini del re che fu loro riconosciuta con il conferimento della MOVMM alla memoria. Anche l'Amm. Da Zara si comportò nello stesso modo; trovandosi a Taranto al comando del Gruppo sud delle navi da battaglia, apparentemente la decisione di andare a Malta per arrendersi, era facile da prendersi eppure anche lui dovette far fronte a due ne-

mici invisibili, presenti in tutta la Flotta: l'orgoglio autoreferenziale dei comandanti che volevano autoaffondarsi e la pressione degli equipaggi che volevano abbandonare le navi. Più lacerante fu la scelta di tanti altri militari, come ad esempio quella fatta da due pluridecorati ufficiali: Junio Valerio Borghese e Carlo Fecia di Cossato. Entrambi di nobile famiglia, entrambi Medaglia d'Oro al Valor Militare per azioni compiute al comando sommergibili, l'8 settembre presero due direzioni opposte. In questo quadro cupo, proprio a testimoniare il dramma delle scelte individuali che lacerarono le coscienze di tantissimi militari si inserisce la storia della "X^a Flottiglia Mas", un famoso reparto della Regia Marina che combatté valorosamente contro la Flotta inglese nel corso della II Guerra Mondiale, compiendo azioni leggendarie giustamente ancora ricordate e onorate attraverso i protagonisti: Tesei, Durand de la Penne, Cabrini e tanti altri. Al momento dell'armistizio il reparto non abbandonò la caserma come avvenne in tutta Italia e, dopo aver lasciato andare via chi dissentiva, fra cui alcuni che si riunirono alla Regia Marina, fece la scelta di continuare la guerra a fianco della Germania per onorare l'impegno preso, pur consci che li attendeva la sconfitta. La storia del reparto si concluse a Milano con la resa a rappresentanti del "Corpo Volontari della Libertà" nel reciproco rispetto fra sconfitti e vincitori; la maggior parte dei reparti dislocati sui vari fronti si arrese agli Alleati con le stesse modalità. Fra questi due episodi,

mentre nel Regno del sud si ricostituiva un identico reparto, denominato "Mariassalto" formato anche da loro ex-compagni d'arme, la "X^a" fu protagonista di gravi episodi di rappresaglia ma anche di azioni di difesa degli interessi italiani di concerto con ufficiali della Regia Marina con i quali entrarono in contatto. Nel dare corpo alla scelta fatta dal singolo individuo è utile ricordarsi di un episodio poco conosciuto: è l'attacco ad una formazione navale composta da quattro navi ed il danneggiamento di una di esse, il cacciatorpediniere francese *Trombe*, compiuto al largo di San Remo la notte fra il 16 ed il 17 aprile 1945, quindi solo una settimana prima del crollo finale del fronte italiano. Fu opera del barchino esplosivo, denominato "MTM 548", pilotato dal Sottocapo ventunenne Sergio Denti, che si salvò grazie all'intervento di un sommergibile francese e alle cure fornitegli nell'ospedale militare di Tolone; nella vita civile il Denti fu un noto mercante d'arte in Firenze. Se la stessa impresa fosse avvenuta sotto l'altra bandiera sarebbe ancora adesso onorata come quella contro il relitto della portaerei *Aquila* compiuta il 19 aprile 1945 nel porto di Genova, i cui due autori, Sottotenente di Vascello Nicola Conte e Sottocapo Evelino Marcolini furono insigniti della Medaglia d'Oro. Citando questi esempi non si vuole certo sminuire

Alfa-Tau

Il nome del Corso *Alfa-Tau* ha origine dal segnale omonimo. Infatti, nel "Libro dei segnali" in uso nella Regia Marina ediz. 1931, la bilettera indicava "attaccare in testa alla formazione". Gli Allievi lo scelsero per la consapevolezza dell'eroismo, in molti caso martirio, con il quale il personale tutto della R. Marina aveva saputo compiere il proprio dovere fino in fondo. Sulla bandiera del Corso, oltre alle due lettere dell'alfabeto greco, compaiono anche la Luna, conquistata dall'uomo proprio nel corso della crociera estiva del 1969 e la Nike di Samotracia - visitata nel corso della medesima campagna di istruzione durante una "comandata" al Museo del Louvre di Parigi, con il *Vespucci* in porto a Le Havre. Tre simboli di vittoria.

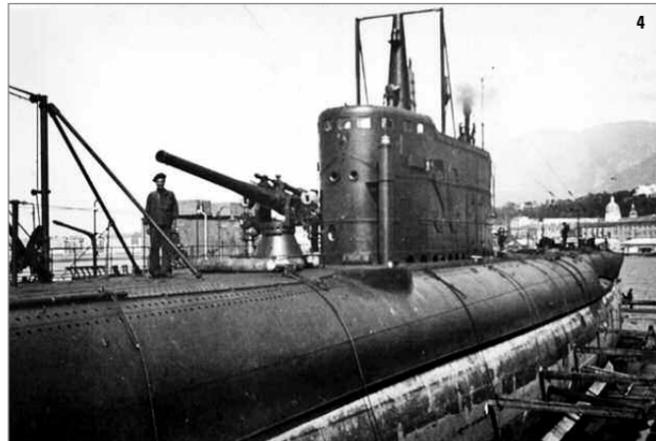
il valore di alcuno né proporre inconsistenti rivisitazioni politiche, ma solo dar conto di come ci fosse in tutti e tre, indipendentemente dalla scelta fatta, una forte e valida motivazione che, finita la guerra, non ostacolò il ritorno alla vita normale: "we have lived as soldiers and politics have no place among us" ("abbiamo vissuto come soldati e le contapposizioni ideologiche, tra di noi non hanno avuto spazio")¹.

La spaccatura della Nazione alla fine della guerra travolse inevitabilmente il re, ma l'origine della tragedia va posta al momento della firma dell'armistizio, quando la sua condotta oscurò proprio i concetti di "Patria e Onore", lasciando allo sbando tutti quelli che fino allora la avevano servita a rischio della propria vita. Ventiquattro anni dopo, il dramma non era ancora sanato come, forse, non lo è ancora ai nostri giorni; non senza ragione qualcuno pochi anni fa riprese il concetto di "morte della Patria". È un dovere quindi riflettere sulle parole "Patria e Onore" per dar loro un significato che vada oltre al tempo ed eviti la loro degradazione, rispettivamente, in nazionalismo e ostentato orgoglio. Per tentare di raggiungere questo ambizioso obiettivo, è opportuno ripartire dai platonici, abbandonando, il tempo che trascorre misurato, e immergendoci invece nel, il tempo come immagine mobile dell'eternità. "Morte della Patria" dunque, così come un filosofo tedesco aveva scritto della "morte di Dio" e la connessione non è casuale. Ma il Libro dell'eternità, la Bibbia, invoca l'Altissimo chiamandolo "Dio dei nostri padri", "il Signore degli eserciti" e da qui occorre ripartire per concludere la riflessione. Patria, sostantivazione dal latino di "(terra) patria", cioè terra dei padri, è un concetto anche di origine religiosa e può collegarsi al Comandamento "onora il padre e la madre" accomunati nel sostantivo "madrepatria". Il massimo onore che possiamo rendere loro è quello di lasciare in eredità alle nuove generazioni i beni che abbiamo ricevuto. In questa accezione, la Patria non ha

Nota

(1) Come disse, Guerra di Secessione americana ormai pronta a deflagrare, il Comandante dell'Accademia Militare di West Point alla Brigata Allievi schierata in piazzale nel momento in cui i cadetti e gli ufficiali, che avevano deciso di servire nella "Confederazione" sudista da lì in poi, vengono invitati a fare un passo avanti e lasciare con immediatezza l'Istituto poiché non più in grado di onorare il giuramento precedentemente prestato all'"Unione".

necessariamente confini da difendere, ma consiste di ideali da conservare e consegnare, ossia in un termine solo: tradizione (dal latino tradere = consegnare). Sono proprio questi i due patrimoni da difendere, perché permettono di opporsi all'attacco più insidioso portato dai regimi dittatoriali, che è quello di tagliare le radici di un popolo, cancellando la memoria. La guerra per ogni militare è un evento atteso ma non per questo auspicato. Il Libro sapienziale Quoleth recita: "...vanità delle vanità, nulla di nuovo sotto il sole..." e ancora "...c'è un tempo per la pace e un tempo per la guerra...". Verrà il tempo in cui, secondo Isaia... "le armi diventeranno aratri..." e "...le pecore berranno al fiume insieme ai lupi...", ma è una promessa escatologica. Occorre realisticamente avere sempre in mente Quoleth, per non farsi condizionare da fatalistiche rese o da altrettante pericolose illusioni. Guerra e pace di Tolstoj è uno dei testi fondamentali della letteratura e sarebbe utile a tutti, militare o civile, ufficiale o marinaio, uomo o donna, conoscere il personaggio del principe Andrej, e riflettere sui pensieri che l'autore gli attribuisce mentre, al posto di un molto più sicuro incarico allo Stato maggiore, per sua precisa scelta si trova al comando di un reggimento la sera prima della battaglia di Borodino: "Il successo non è mai dipeso, e mai dipenderà, né dalla posizione del nemico, né dall'armamento, e neppure dal numero... E da che cosa, allora? Da quel sentimento che c'è in me, in lui, in ogni soldato."; "La guerra non è un divertimento, ma è la cosa più esecrabile che ci sia nella vita: di questo bisogna rendersi conto, non già giocare a far la guerra. Bisogna affrontare con serietà e severità questa necessità tremenda". In questo dramma, si può essere sostenuti, se non salvati, dal "senso dell'onore", che ci ispirano le parole attribuite a San Giovanni Battista dal Vangelo di San Luca 3,14 "Anche alcuni soldati lo interrogavano: «E noi, che cosa dobbiamo fare?». Rispose: «Non fate violenza a nessuno, non denunciate il falso, accontentatevi della vostra paga». In Giudea, in quel periodo storico, i soldati erano utilizzati come forza pubblica, più Guardie di Finanza evidentemente che uomini della Forze Armate come noi li conosciamo, ma il comandamento risulta valido per tutti quelli che godono del privilegiato ma anche pesantissimo onere di usare la forza in nome della propria Nazione.



La "Donazione Lovera"

Maurizio Brescia - Segretario Gruppo di Savona

Gli archivi dei Gruppi della nostra Associazione e, ancor più spesso, quelli dei singoli Soci, sono spesso degli autentici "scrigni" che nascondono importanti rarità documentali e soprattutto fotografiche.

Sempre più frequentemente, anche in ragione di un maggior risalto accordato da qualche tempo - sia dal mensile "Marinai d'Italia" sia da altre pubblicazioni di settore - alla documentazione fotografica di ambito navale, numerosi Soci dell'ANMI hanno iniziato a mettere a disposizione (gratuitamente e con vero e proprio "spirito di servizio") la documentazione fotografica di cui sono in possesso, consentendo alla Presidenza Nazionale di incrementare con continuità un archivio che sta ormai assumendo dimensioni consistenti dal punto di vista numerico e una considerevole valenza da quello qualitativo.

È questo, in particolare, il caso del Socio Albino Lovera del Gruppo di Venaria Reale (TO), che ha recentemente inviato alla Presidenza Nazionale un gran numero di immagini fotografiche relative agli uomini e alle navi della Marina Italiana facenti parte non soltanto della propria collezione, ma anche di quelle di altri Soci tanto del suo Gruppo quanto di altri limitrofi.



Si tratta di un *corpus* fotografico vasto e differenziato che, in particolare, riguarda gli anni Trenta e il periodo del secondo conflitto mondiale: l'epoca in cui la Regia Marina raggiunse le sue massime dimensioni e potenza e che, seppur conclusasi con una tragica sconfitta, fu quella in cui si svilupparono soluzioni tecniche e si consolidarono valori morali tra gli Uomini della Forza Armata che andarono a costituire le basi dell'attuale Marina Militare, oggi proiettata nel futuro anche grazie a quanto è stato fatto nel passato più o meno recente.

Nella fattispecie, le immagini hanno provenienze che, sulla base delle indicazioni fornite da Albino Lovera, sono riassunte di seguito:

- Dal Gruppo ANMI di Carmagnola provengono immagini fornite dai Soci Gaspare Grifone, Pierino Vanzetti e Giuseppe Dominici.
- La figlia dell'amm. Pietro Zancardi ha donato molte immagini provenienti dall'archivio di Guido Minchilli. È questa la parte documentalmente più significativa della "donazione", perché comprende un gran numero di fotografie inedite per il periodo 1940-1943: in particolare, diverse tra esse sono relative ad una sosta alla Maddalena di alcune unità maggiori della Regia Marina a dicembre del 1940 - nota ma sino ad oggi mai documentata fotograficamente - esaustivamente approfondita dal com.te Erminio Bagnasco sul n. 303 (dicembre 2018) del mensile "STORIA militare" che ho l'onore di dirigere.
- Famiglie Bertoglio e Paolino.
- Una serie di immagini donate al Gruppo di Torino dalla MOVEM Emilio Bianchi.
- Il suocero di Albino Lovera, Carlo Scaglia, classe 1918
- La famiglia del Socio Albino Lovera, il cui padre Luigi era imbarcato sul cacciatorpediniere *Ascarì* nel corso dell'Operazione "Gaudo" che portò al tragico epilogo di Matapan.
- Efisio Mattana.
- Il nipote di Tonino Ninni, uno tra i sopravvissuti del cacciatorpediniere *Carducci* affondato a Matapan.
- La Famiglia del Socio Giorgio Volpe.
- La figlia del Socio Pietro Zancardi.
- Carlo Amori, figlio del Socio Luigi Amort.

- 1 Gli incrociatori pesanti (da sinistra) *Gorizia*, *Pola*, *Fiume* e *Zara* ormeggiati di poppa nel Mari Piccolo attorno alla metà degli anni Trenta (Coll. L. Lovera)
- 2 Efisio Mattana pronto per un'immersione nel 1940 (Coll. E. Mattana)
- 3 Un fototratto della M.O.V.M. Emilio Bianchi donato dallo stesso Bianchi al Gruppo ANMI di Torino
- 4 Il sommergibile *Sciesa* in bacino a Castellammare il 20 giugno 1930 (Coll. F. Bertoglio)
- 5 Cartolina commemorativa della VII Divisione Navale risalente al 1939 (Coll. G. Volpe)
- 6 In un'immagine inedita, parte dei danni a bordo della nave da battaglia *Cesare* causati da un proiettile britannico nel corso del combattimento di Punta Stilo del 9 luglio 1940 (Coll. C. Dominici)
- 7 La nave da battaglia *Cesare* in navigazione con mare formato attorno alla metà degli anni Venti (Coll. L. Amort)
- 8 Un picchetto armato sulla tuga poppiera del cacciatorpediniere *Carducci* in prossimità dell'impianto binato poppiero da 120 mm (Coll. L. Lovera)
- 9 L'incrociatore pesante *Fiume* nell'imminenza dello scontro di Punta Stilo (Coll. P. Zancardi)
- 10 Dicembre 1940: la nave da battaglia *Vittorio Veneto* alla fonda nell'arcipelago della Maddalena ripresa da bordo di uno dei cacciatorpediniere della scorta; sullo sfondo l'incrociatore pesante *Zara* (Coll. P. Zancardi)
- 11 Dicembre 1940: la nave da battaglia *Cesare* alla fonda alla Maddalena, da bordo di uno dei caccia della scorta (Coll. P. Zancardi)

È quindi giunto il momento di "far parlare" alcune tra le immagini più significative, confidando che possano essere apprezzate da tutti i lettori e nella speranza che altri Soci dell'ANMI possano contribuire, in futuro, alla conservazione e alla valorizzazione di altre immagini d'epoca che - come quelle che qui presentiamo - fanno parte non soltanto della memoria storica, ma della storia *tout-court* della nostra Marina, e quindi della nostra Patria.



Panoramica navale

Contramm. (r) Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale

La navigazione fra gli avvenimenti di alcune Marine militari segue ancora la rotta verso occidente, partendo come sempre dall'Italia e poi proseguendo nell'area euromediterranea



Una foto aerea del sottomarino Scirè della Marina Militare, ripreso durante la fase iniziale dell'esercitazione NATO "Dynamic Manta 2019" (NATO)

Lo scorso 30 marzo, nel corso di una cerimonia svoltasi a Piazza San Marco a Venezia, la **Marina Militare** ha celebrato il centenario dei Fucilieri di Marina, ricordandone il conferimento del nome e la concessione del simbolo del "leone alato". Infatti, esattamente circa 100 anni fa, per la precisione il 17 marzo 1919, con un Regio Decreto di Vittorio Emanuele III, era stato ufficialmente costituito il Battaglione San Marco ma la sua storia era iniziata già due anni prima.

Immagine al computer di un nuovo pattugliatore marittimo d'altura classe "Aarafura" in costruzione per la Marina australiana (ASC)



Nel corso della 1ª Guerra Mondiale, subito dopo la ritirata di Caporetto, la Regia Marina aveva formato quattro battaglioni di fucilieri ai quali fu affidato il compito di difendere l'estrema ala sud del fronte del Piave, per impedire alle forze austro-tedesche di dilagare nella Pianura Padana; a ognuno dei battaglioni venne assegnato il nome della località per le quali erano attestati a difesa, cioè Grado, Caorle, Monfalcone e Golametto. Al termine del conflitto, Venezia, riconoscendone il valore in combattimento, donò ai Fucilieri di Marina il proprio simbolo, il "leone di San Marco", affinché ne divenisse l'emblema. Da allora il reparto ha vissuto alterne vicende che l'hanno visto prima combattere su vari fronti durante la 2ª Guerra Mondiale, poi attraversare le fasi della ricostruzione delle Forze Armate, della Marina e della Nazione, inizialmente crescendo e poi ridimensionandosi, e transitando per qualche anno in posizione quadro. Nel 1965, grazie all'eredità storica, spirituale e operativa del vecchio Reggimento, la Marina Militare ricostituì il Battaglione San Marco ed esso iniziò a essere impegnato, in varie forme ordinarie, in numerose operazioni militari in numerose parti del mondo: prima tornando Reggimento e poi nuovamente ristrutturato, il reparto è giunto sino ai giorni nostri sotto forma di Brigata Marina San Marco. Il 14 marzo ha preso il via negli stabilimenti Fincantieri di Riva Trigoso la costruzione della quarta unità della categoria "Pattugliatori Polivalenti d'Altezza", PPA; quest'esemplare sarà completato

in configurazione "full", cioè equipaggiato con sistemi e sensori per la difesa contraerei, la lotta antisommergibili e il contrasto antinave. Infatti, i sette esemplari di PPA al momento previsti saranno allestiti secondo differenti configurazioni, da quella "light" per compiti principali di pattugliamento a quella "full", completamente equipaggiata come descritto sopra. La consegna della prima unità, battezzata *Thaon di Revel*, è prevista per il 2021, mentre le altre seguiranno a distanza di circa un anno: alle unità della classe sarebbero stati assegnati nomi di famosi condottieri legati alla tradizione marittima nazionale quali *Francesco Morosini*, *Raimondo Montecuccoli*, *Marcantonio Colonna*, *Ruggero di Lauria*, ecc.. Le nuove unità hanno una lunghezza di 132,5 metri e un equipaggio di circa 170 uomini; l'apparato motore comprende due motori diesel per la navigazione di crociera, a cui si aggiunge una turbina a gas per gli spunti di velocità, il cui valore massimo raggiunge i 33 nodi. Fra le dotazioni, va ricordato una coppia di gommoni a chiglia rigida messi in mare e recuperati tramite una gru laterale o una rampa poppiera sistemata sotto il ponte di volo.

Dal 26 febbraio al 9 marzo, unità navali, velivoli e reparti militari provenienti da nove Nazioni aderenti alla **NATO** hanno partecipato alla "Dynamic Manta 2019", una delle esercitazioni annuali di maggior rilievo dell'Alleanza Atlantica, volta a garantire l'interoperabilità costante tra forze aeree, di superficie e subacquee nel contrasto ai moderni sottomarini. Condotta dal contrammiraglio olandese Boudewijn Boots nella sua funzione di comandante di uno dei gruppi navali permanenti della NATO, l'esercitazione ha avuto luogo nel Mediterraneo centrale, con la partecipazione di cinque sottomarini, nove unità di superficie, otto elicotteri e sette velivoli da pattugliamento marittimo provenienti da Grecia, Italia, Regno Unito, Spagna, Turchia, Canada, Francia, Germania e Stati Uniti. La Marina Militare è stata rappresentata dalla fregata *Alpino*, dal sottomarino *Scirè* e dagli elicotteri del 3° Gruppo di base nella Stazione Elicotteri di Catania: l'Italia ha inoltre assicurato il supporto logistico agli assetti partecipanti con la base navale di Augusta e la base aerea di Sigonella, alla periferia di Catania.

A metà marzo 2019, le **Marine di Belgio e Olanda** hanno comunicato di aver scelto il consorzio "Belgian Naval & Robotics" per la realizzazione di una nuova classe di unità per contromisure mine e dei relativi sistemi ausiliari. Il consorzio è formato dalle società francesi Naval Group ed ECA Group, quest'ultima specializzata

Il varo del sottomarino giapponese *Shoryu*, decimo esemplare della classe "Soryu", costruiti per la Marina giapponese dalle società Kawasaki e Mitsubishi



Immagine al computer di un'unità navale e dei sistemi per contromisure mine di futura realizzazione per la Marine di Belgio e Olanda (Belgian Naval & Robotics)

nella costruzione di mezzi navali di superficie e subacquee telecomandati e autonomi; il concetto operativo che ispira il nuovo programma belga-olandese prevede l'impiego di una nave-madre dotata di equipaggio da cui viene messa in mare, operata e recuperata un'ampia varietà di mezzi telecomandati e autonomi. La prima delle 12 navi-madre dovrebbe essere consegnata alla Marina belga nel 2023, mentre quella olandese la riceverà due anni dopo; l'ultima unità dovrebbe essere consegnata nel 2029; la famiglia di mezzi a controllo remoto e autonomi sarà realizzata dalla ECA Group sfruttando componenti già sviluppati. Nella Marina olandese le nuove unità sostituiranno sei cacciamine classe "Tripartito" mentre nella Marina belga saranno sostituiti cinque cacciamine "Tripartito" e la nave appoggio *Godetia*. Il costo complessivo del programma (sei navi per ciascuna Marina, più i mezzi telecomandati e autonomi) ammonta a 2 miliardi di euro.

Attraversando l'Atlantico verso ponente e giungendo nel continente nordamericano, ha avuto luogo il 25 marzo la cerimonia formale per l'impostazione del sottomarino nucleare d'attacco *New Jersey*, appartenente alla classe "Virginia" e destinato alla **Marina degli Stati Uniti d'America**; l'evento si è svolto alla periferia di Newport News, in Virginia, dove hanno sede i cantieri statunitensi specializzati nella costruzione di moderne unità subacquee a propulsione nucleare.

Nel corso della cerimonia, il nome dello sponsor - la signora Susan Di Marco, moglie di un ex-segretario alla sicurezza nazionale - è stato inciso su una delle lamiere del battello. Il sottomarino *New Jersey* è stato battezzato in onore della città in cui, nel 1900, fu progettato e costruito l'*Holland*, primo sottomarino della Marina americana. Il battello sarà consegnato nel 2021 ed è il 23° esemplare di una classe che ne comprenderà 30.

Sul versante atlantico è da menzionare la decisione della **Marina del Brasile** che a fine a marzo ha scelto il progetto di un consorzio comprendente anche un cantiere tedesco quale vincitore della competizione internazionale per la costruzione di quattro nuove corvette classe "Tamandarè": esse saranno caratterizzate da una lunghezza di 107 metri e avranno un dislocamento a pieno carico di 3.450 tonnellate. L'armamento comprenderà anche un cannone da 76 mm. prodotto in Italia.

Attraversando il Pacifico si assiste all'impostazione della prima unità di una nuova classe di pattugliatori marittimi d'altura - denominati "Arafura" - destinati alla **Marina australiana**, come ufficialmente annunciato dal Ministro della Difesa Christopher Payne. I primi due esemplari di "Arafura" saranno costruiti nel cantiere navale dell'Australia "Shipbuilding Company" di Osborne, nell'Australia meridionale; il programma proseguirà a Henderson nel 2020, nell'Australia occidentale, dove altre dieci unità saranno costruite da un consorzio comprendente anche la società "Lurssen Australia". In pratica, quest'ultima è la succursale australiana dell'azienda tedesca autrice del progetto "Arafura", appartenente a una vera e propria famiglia di concetti per pattugliatori marittimi d'altura nata in Germania.

Il 18 marzo è entrato in servizio nella **Marina giapponese** il sottomarino *Shoryu*, decimo esemplare della classe di moderne unità subacquee raggruppate nella classe "Soryu". Il battello ha una lunghezza di 84 metri e un dislocamento in immersione di circa 3.000 tonnellate; dell'apparato propulsivo fanno anche parte due moduli per la ricarica delle batterie mentre il battello è in immersione, sfruttando un sistema concepito in Svezia - detto "Stirling" - e riprodotto su licenza in Giappone. A parte questa peculiarità, i sottomarini giapponesi classe "Soryu" possono raggiungere

Il varo del sottomarino *Invincible*, primo esemplare di una classe di quattro unità costruite da cantieri tedeschi (TKMS)



Il catamarano sperimentale *Glorious Star*, realizzato per la Marina di Taiwan allo scopo di testare missili antinave (MINDEF Taiwan)

una velocità in immersione di 20 nodi e hanno una dotazione di armi e sensori che li pone fra le unità subacquee a propulsione convenzionale più avanzate del mondo; l'armamento comprende sei tubi di lancio da 533 mm. da cui è possibile impiegare siluri e missili antinave. Secondo fonti nipponiche, lo *Shoryu* è costato 500 milioni di dollari (circa 440 milioni di euro): la classe "Soryu" dovrebbe comprendere in totale 12 sottomarini, di cui alcuni sono già in costruzione e destinati a imbarcare nuove batterie agli ioni di litio. La costruzione dei sottomarini giapponesi è affidata alle note aziende Kawasaki e Mitsubishi.

Nel corso di una cerimonia presieduta dal Ministro della Difesa di **Singapore** Ng Eng Hen e svoltasi a Kiel il 18 febbraio, è stato varato l'*Invincible*, sottomarino eponimo di una classe progettata dalla società tedesca "TKMS" e nota come "U218SG". A questo primo battello ne seguiranno altri tre, *Impeccable*, *Illustrious* e *Inimitable*, la cui costruzione è già in corso in Germania: le quattro unità sono equipaggiate con un modulo a celle combustibili per la generazione di energia elettrica con battello in immersione e serviranno alla sostituzione dei sottomarini appartenenti alle classi "Archer" e "Challenger" con cui la Marina di Singapore ha costituito la propria forza subacquea. Concepiti sin dall'inizio per soddisfare i requisiti della Marina di Singapore, gli "Invincible" hanno un dislocamento in immersione di 2.000 tonnellate, una lunghezza di 70 metri e saranno consegnati a partire dal 2021.

La **Marina di Taiwan**, o meglio della Repubblica di Cina, prosegue con attività di potenziamento finalizzate a contrastare al meglio possibili azioni offensive e coercitive a cura della Repubblica Popolare Cinese: in quest'ambito rientra anche la costruzione di unità navali veloci e potentemente armate, sfruttando anche tecnologie avanzate quali per esempio uno scafo a catamarano. Al riguardo, il 15 marzo ha avuto luogo il varo di un catamarano progettato per testare sistemi missilistici antinave denominati "Hsiung Feng". Lungo 28 metri e largo 8,4 metri, il catamarano è stato costruito per conto dell'Istituto di Scienza e Tecnologia "Zhunshan", il principale ente di ricerca e sviluppo appartenente al dipartimento armamenti del Ministero della Difesa di Taiwan. La consegna del catamarano - denominato *Glorious Star* - è prevista per la fine di maggio 2019.



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



ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

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

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

Seguici su Facebook



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

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

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

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



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

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

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

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



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

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