



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

I cacciatorpediniere *Doria e Duilio*



Anno LXIII
n. 5 • 2019
Maggio

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





Padre Alberto Guglielmotti
Religioso, teologo e storico italiano.
Particolarmente nota è la sua grande e dettagliata
opera "Storia della Marina pontificia"



Richiami marinareschi d'un tempo

- 1 C'era una procedura stabilita per chiamare a voce una nave in mare (secondo Guglielmotti: *venire a parlamento - discorso tra due navigli in mare per chiedere e dare notizie*): "Ship, a-hoy" Risposta "Hulloa!" "What ship is that, pãanti a questa procedura. "Ehi, di bordo!" - "Ehilà!" - "Chi siete, prego?" - "La nave Carolina, da Le Havre, diretta a New York. Voi, da dove venite?" - "Il brigantino Pilgrim, da Boston, diretto alla costa della California, da cinque giorni in mare".
- 2 "Land ho!" Terra in vista! - "Sail ho!" Vela in vista!
- 3 "All hands, ahoy! tumble up here and take in sail" Equipaggio, attenzione! Saltare su e serrare la vela!
- 4 "All starbowlines ahoy! eight bells there below! do you hear the news?" "Destrali, attenzione! Voi là sotto, otto tocchi! Sentite le novità?" Il termine star-bowlines invece di star-board watch (guardia di dritta) potrebbe essere reso in italiano con 'destrali'. In proposito, Dana nota che "E di moda chiamare le rispettive guardie Starbowlines e Larbowlines".
- 5 "A-a-ll ha-a-ands! Up anchor, a-ho-oy!" Letteralmente: *A tutti i marinai attenzione! Salpare!* In italiano: *Tutta la gente in coperta! Salpare!* Questo modo di chiamare la gente derivava dall'antico grido del nostromo in uso nella Royal Navy il cui testo completo è:
- 6 "Out or down there! Out or down there!* All hands / rouse out, rouse out, rouse out. Lash and carry, lash and carry,** / show a leg or else a Purser's stocking.*** / Rouse and shine, rouse and shine./ Lash up and stow, lash up and stow, lash up and stow." [Fuori o giù voi là! Fuori o giù voi là! */ Tutto l'equipaggio / sveglia, sveglia, sveglia. Rollare e sgombrare, rollare e sgombrare,**/ mostrare una gamba o altrimenti una calza da donna. *** Sveglia e lavarsi, sveglia e lavarsi, Rollare e riporre, rollare e riporre, rollare e riporre]. Spesso tale grido era seguito dalle parole "It's tomorrow morning, and the sun's a-scorching your eyes out." [È già mattina, e fuori il sole brucia gli occhi.]

* L'antico grido "Out or down there", che precedeva la chiamata, minacciava chi non si fosse alzato alla svelta di avere la branda immediatamente tagliata.
** Le brande.
*** "Show a Leg" risale al tempo in cui fu consentito alle mogli dei marinai di vivere a bordo delle navi in porto, potendo dormire un'ora in più dei mariti. Dovevano perciò provare il loro sesso sporgendo una gamba (prima di peli o coperta da una calza).



Cimelio pervenutoci da Cesare Zavaglio,
Presidente del Gruppo di Brescia



Contributi 2019

Gruppo di Bergamo	€	19,00
Antonio Laganà Gruppo di Susa (TO)	€	30,00



Paolo Di Giustolli

Le spose dei marinai

Da alcuni anni a questa parte ho constatato che negli inviti a partecipare a cerimonie militari, come giuramenti di allievi, celebrazioni di anniversari, giornate e feste di forza armata ecc. non è più menzionata (dunque non gradita?) la presenza della moglie. Mi sono dunque chiesto come si sia innescata questa deriva "ad excludendum", perché con il passare del tempo le mogli (comunque diciamo le consorti) siano state allontanate dalla nostra vita pubblica. Addirit-

tura, in alcune circostanze, l'invito alla consorte è stato fatto (forse per un rigurgito di pudore) verbalmente, sottovoce, tipo "chi la vuole portare la porti", con una conseguente sistemazione in tribuna si ma in area a parte, una sorta di gineceo a latere. Perché? Non mi ha mai convinto la versione "ufficiale" che accampa il carattere militare della manifestazione, dunque limitato ai soli militari. La componente

"talebana" del ragionamento non è nuova, ricordo un vecchio mio Comandante il quale sosteneva che "se la Marina avesse voluto dotarti di una moglie te la avrebbe fornita lei, esattamente come la sciabola ed il binocolo"! Celie a parte, in quei tempi ormai passati la moglie era considerata parte integrante della componente, specialmente quando si trattava di occasioni sociali, conviviali o festeggiamenti, quasi a compensare gli incredibili sacrifici che le erano richiesti per condividere la nostra vita operativa. E ciò era naturale, accettato da tutti e da tutti rispettato, quasi facesse tacita ma condivisa parte del "contratto" siglato al momento dell'arruolamento. La nostra vita di marinai, il nostro equilibrio psico-fisico, le nostre sicurezze sono state rese possibili dal sacrificio delle nostre compagne, cui abbiamo lasciato la cura ed i problemi della casa, dei nostri interessi, la cura e l'educazione dei nostri figli, insomma tutto ciò che non era Marina strictu sensu ma certamente altrettanto (se non maggiormente) importante, ossia il complemento della nostra vita: e allora, perché oggi escluderle? Lasciandole fuori dalle nostre celebrazioni, dai nostri eventi sociali vogliamo ancora una volta (ma stavolta immotivatamente) lasciarle a terra? Non è solamente una questione morale - che già sarebbe grave - è sinonimo di irrisoluzione, di disprezzo, un allontanamento che non fa onore a chi lo attua e soprattutto non fa parte della nostra etica, fondata sulla solidarietà, la coesione, il senso di appartenenza. Ora, che questi provvedimenti restrittivi in atto siano dovuti alla congiuntura economica che la Nazione attraversa, sarebbe cosa con un velato senso di credibilità ma dovrebbe essere spiegato lealmente e soprattutto dovrebbe essere un provvedimento provvisorio, in attesa di tempi migliori. Invece, la sensazione è che si sia approfittato di un momento di crisi per instaurare una

prassi e questo non mi trova d'accordo e lo dico a nome di tutti i marinai che hanno la cultura e l'etica marinara nel cuore. Dico cultura perché basterebbe andare una sola volta a vedere il meraviglioso dipinto di Massimo Campigli alla Galleria d'Arte Moderna di Roma (ma disponibile con un semplice click su internet) intitolato "Le spose dei marinai" per comprendere quale vulnus sia quello di separare il marinaio dalla propria consorte, appunto quella che ne condivide la sorte, sempre, non



solo ad intervalli. È solo il mare che si frapponne fra loro e fra i loro sentimenti, non la burocrazia, quello stesso mare che li rivedrà uniti o separati per sempre. Non ho visto, nelle mie molteplici esperienze all'estero, cerimonie senza la presenza delle mogli accanto ai mariti militari così come non ricordo quale aggravio di spese abbia avuto nel passato, sui bilanci militari, l'invito alle consorti. Non viviamo, gra-

zie a Dio ed ai morti che vi hanno sacrificato la vita perché vivessimo in un mondo migliore, in una società chiusa e repressiva, siamo fieri dei traguardi di democrazia e di libertà raggiunti. Ma la mia, la nostra famiglia marinara è composta da mogli e mariti, in una sola dimensione e nulla può giustificare un'artificiale ed incomprensibile spartizione. Oggi che i valori tradizionali sono messi a dura prova se non oggetto di demolizione, una società come quella militare che fa dei valori fondanti il caposaldo della sua formazione ed esistenza, a maggior ragione dovrebbe riaffermarne la validità anche attraverso una pubblica, palese manifestazione. Non abbiamo paura di mostrarci per quello che siamo e sostenere quello in cui crediamo, uomini e donne che compiono il proprio dovere sull'onda di una coscienza etica e morale inossidabile: ma la nostra vita non è fatta solo di caserme, fucili, navi e ordini di operazione, è una vita che si completa negli affetti e nelle famiglie e non possiamo, direi di più, non è giusto ricordarcene solamente quando rientra una bara avvolta nel tricolore. Le nostre compagne, coloro che hanno scelto di rinunciare a parte delle proprie aspirazioni per seguire e condividere la vita di noi, uomini di mare e di guerra, per consentire a noi di svolgere al meglio il nostro compito a favore della collettività, vanno ringraziate, esaltate, onorate e mai escluse. Non è giusto né bello vedere un palco con sole divise, accanto e non dietro a ciascuna di queste vive una alter ego di così straordinaria importanza che merita di stargli a fianco, al suo posto, non a casa ad attenderlo ancora anche quando non è in mare a compiere il suo dovere. Se il Presidente degli Stati Uniti presta giuramento avendo al suo fianco la consorte, non capisco come si possa, noi più semplici uomini a più semplici cerimonie essere invitati senza.





In copertina
I cacciatorpediniere
Doria e Duilio

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.marinaitalia.com

E-mail
giornale@marinaitalia.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

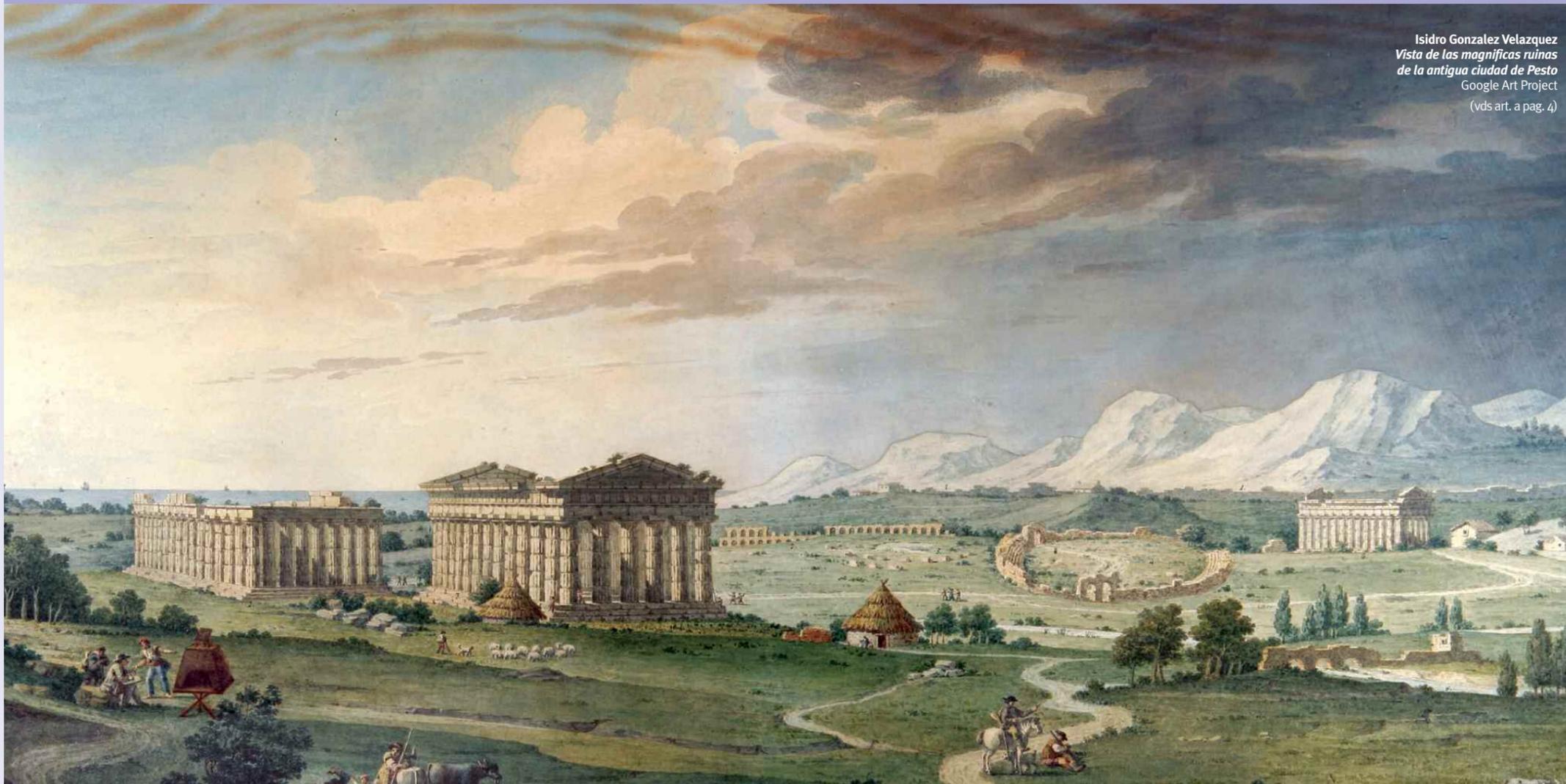
C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN O
IBAN: IT 7400760103200000026351007
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

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.marinaitalia.com
sezione "informativa privacy"**

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

**Awisi
ai Naviganti**



Isidro Gonzalez Velazquez
*Vista de las magnificas ruinas
de la antigua ciudad de Pesto*
Google Art Project
(vds art. a pag. 4)

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO
4 Paestum



**10 1998/2018: vent'anni di rinnovamento
per la Marina Militare**

14 Un marinaio e sulla linea Maginot

15 Crociera dei Marinai d'Italia 2019
MSC Lirica



18 La guerra del pesce in Adriatico
Ricordi di un Guardiamarina

20 Senza babbo né mamma

**22 L'ultima resa degli Onori
al Marinaio Sc. Sil. Carlo Acefalo**

24 Un paese di cordai

26 Le cartoline raccontano

28 Panoramica navale

30 Il Museo "Ferruccio Falconi"
Arte, ambiente, venezianità e marineria

32 Cannoniere Carmine De Dominicis



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 dal numero di marzo del "Giornale" il lettore ha trovato la stampa fotografica di una Unità Navale della Marina Militare.

Dopo la pubblicazione di nave *Bergamini* (numero di marzo) e di nave *Aquila* (numero di aprile) alleghiamo con questo numero, la stampa del cacciatorpediniere *Andrea Doria (D553)*.

Scopo di questa iniziativa è quella di fornire ai Soci una serie di preziosi scatti fotografici (anche storici) o disegni da incorniciare per abbellire una parete della propria abitazione, 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

Paestum

da un'idea di Tiberio Gracco



Pianta della città di Paestum



Cenni storici sulla città di Paestum

Fondata dai greci intorno al 600 a.C., si chiamava inizialmente Poseidonia, da Poseidone, o Nettuno, dio del mare, al quale la città era stata dedicata. Tra il 400 e il 273 a.C. fu occupata dalla popolazione italica dei lucani. Nel 273 divenne colonia romana col nome di Paestum. Ma è indubbio che la fondazione della città fosse preceduta dall'impianto di una fattoria commerciale sulla sponda sinistra e presso la foce del fiume Silaros e che le condizioni malariche del terreno indussero poi i primitivi coloni a spostare il centro abitato verso oriente, su un banco calcareo leggermente rialzato sulla pianura e sul litorale, lungo il corso di un'altro fiume minore (fiume Salso o Capofiume). Dall'impianto primitivo sul Silaros sviluppò il porto marittimo e fluviale della città e presso di esso sorse il Tempio di Era Argiva, che diventò presto uno dei più grandi e venerati santuari dell'Italia antica: circa 50 stadi separavano la città dallo Heraion e dal suo emporio sul fiume. La fine dell'Impero Romano coincise grosso modo con la fine della città. Verso il 500 a.C., infatti, in seguito ad un'epidemia di malaria, aggravata dall'insalubrità del territorio, gli abitanti gradualmente abbandonarono la città. La riscoperta di Paestum risale al 1762, quando fu costruita la strada moderna che l'attraversa tuttora.

Origini e principali vicende storiche

Le colonie greche nel Mediterraneo più importanti furono quelle fondate in Asia Minore e nella Magna Grecia, termine che indica l'insieme della città fondate dai greci in Italia meridionale e in Sicilia, una delle quali era appunto Paestum. Madre patria di Paestum era



Tiberio Gracco
Artista, pittore,
scultore
ed ideatore
del sito
www.paestumsites.it

(All rights reserved)



Il Tempio di Hera
(550 - 450 a.C.)



Il Tempio di Cerere o Atena
(500 a.C.)



Il tempio di Nettuno o Poseidone
(metà V sec a.C.)



Sibari, fondata nel 720 a.C. da achei e trezeni, i quali furono perciò detti sibiriti. Questi ultimi erano famosi per la ricchezza, il lusso e la superbia. Lo storico Diodoro Siculo, del I secolo a.C., scrisse che "i sibiriti erano schiavi del ventre e amanti del lusso". Stradone, geografo greco vissuto tra il 60 e il 20 a.C., racconta che i sibiriti avevano creato un insediamento fortificato nei pressi della foce del fiume Sele, estendendo la loro influenza sui territori limitrofi. Siamo a cavallo tra il VII e il VI secolo a.C.. La fondazione della città si dovette al bisogno che Sibiriti ebbero di aprirsi una via commerciale fra lo Ionio e il Tirreno attraverso la dorsale dell'Appennino, evitando il di circumnavigazione della costa calabra e lo stretto di Messina. La colonia, situata in un punto strategico, al centro dell'incrocio delle vie commerciali tra il bacino ionico e le regioni italiche, fu chiamata Poseidonia in onore di Poseidone, dio del mare. Fu nel 510 a.C., in seguito alla distruzione di Sibari per opera dei crotonesi, quando molti sibiriti fuggirono a Poseidonia con le loro ricchezze, la loro esperienza e il loro spirito di intraprendenza, che la città raggiunse un alto livello di potenza economica e politica.



Un cratere conservato nel Museo Archeologico Nazionale raffigurante il ratto di Europa



Cratere dalla Villa Getty ora in California 360 a.C.



Cratere raffigurante Ulisse e le sirene ora a Berlino 330 a.C.

A questo periodo risale la costruzione dei tre templi noti col nome di Basilica, tempio di Poseidone e tempio di Cerere, coevi a quell'unico affresco greco finora scoperto, nella tomba del Tuffatore. Nel V secolo a.C. i lucani, popolo italico, cominciarono ad infiltrarsi nella colonia, lasciando numerose testimonianze della propria influenza in tombe affrescate secondo il modello dei maestri greci. Sul finire del IV secolo, alleatisi con i bruzi, sostennero una lunga lotta contro i greci per il dominio dei nuovi territori verso il mare, che si concluse con la riaffermazione della loro supremazia sulla città. Nel 273 a.C. i romani occuparono Poseidonia che così divenne la fedele Paestum romana, che si dimostrò vicina a Roma anche nei momenti più drammatici della sua storia. Durante il periodo romano, nel III secolo, le attività economiche e culturali fiorirono nuovamente: sorsero nuovi edifici pubblici, come l'anfiteatro, il foro e il ginnasio, che contribuirono a donare alla città quell'aspetto che gli scavi hanno riportato alla luce. Tra i fattori che portarono al declino di Paestum, la realizzazione di nuove strade per il commercio in Oriente, che finirono per isolare irrimediabilmente la città dalle principali vie commerciali, e l'epidemia di malaria del IX secolo, unita alle scorrerie dei pirati saraceni, che costrinsero i peستانی a rifugiarsi sui monti, e ad abbandonare l'antica Poseidonia.

Il Tempio di Cerere o Atena (500 a.C.)

Costruito circa cinquant'anni prima del Tempio di Nettuno e 50 anni dopo quello di Hera ha delle particolarità che lo distingue dagli altri due templi e lo rendono uno dei più interessanti dell'architettura greca. Il frontone alto rende questo Tempio unico; il fregio dorico composto di larghi blocchi di calcare è anch'esso di tipo unico. La pianta interna, più semplice di quella degli altri due templi era composta dal pronaos e dalla cella nella quale non ci sono tracce della camera del tesoro (adyton). Il pronaos aveva otto colonne con capitelli ionici, quattro sul fronte e due su ciascun lato. Delle colonne ioniche del pronaos si vedono solamente le basi e due capitelli (i più antichi in stile ionico rinvenuti in Italia) sono custoditi nel vicino Museo Archeologico. Il ritrovamento di numerose statuette in terracotta (ex voto) raffiguranti Atena nelle stipi votive prova che il Tempio non era dedicato a Cerere ma alla dea della saggezza e delle arti Atena. Infatti il tempio sorge sulla parte più alta della città, luogo dove sono sempre stati eretti i templi in onore di Atena nelle città greche.

Il Tempio di Nettuno o Poseidone (metà del V secolo a.C.)

Viene considerato come l'esempio più perfetto dell'architettura dorica templare in Italia e in Grecia. L'attribuzione a Nettuno si deve agli eruditi del '700 che ritennero l'edificio costruito in onore del dio Poseidon-Nettuno che dà nome alla città. Studi recenti lo attribuiscono invece ad Apollo, nella sua veste di medico. Sorge su di un basamento a tre gradini su cui si imposta un colonnato di 6x14 colonne doriche (m. 24,14 x 59,88). La pianta si compone di tre ambienti, di cui quello centrale, la cella (m. 3,30), sede della statua di culto e composta di pronaos, naos e pistodomo, ha il naos diviso in tre navate da due file di colonne a doppio ordine, su cui venivano a poggiare le capriate del tetto. A est del tempio è l'altare, conservato solo nelle fondazioni. Nel I secolo a.C. un nuovo altare viene costruito più vicino alla fronte est, segno della vitalità del culto anche presso i Romani.

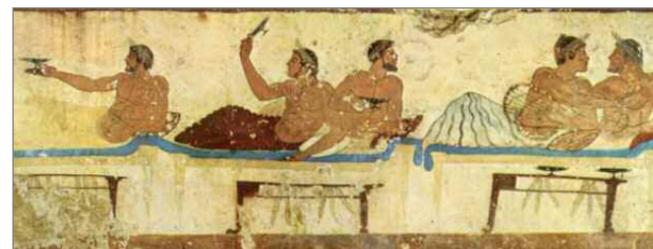
Il Tempio di Hera (550 - 450 a.C.)

Più noto come Basilica, dal nome che gli dettero gli eruditi del settecento per la quasi totale sparizione dei muri della cella, del frontone e della trabeazione. È in realtà dedicato ad Hera, sposa di Zeus e principale divinità di Poseidonia. È un Periptero con nove colonne sui fronti e diciotto sui lati (m. 24,35 x 54), la cella ha ben conservato il pronaos, in corrispondenza del numero dispari delle colonne sul fronte ed è dipartita da un colonnato centrale, in parte conservato e destinato a sostenere il culmine del tetto. Sul retro della cella è l'adyton, ambiente inaccessibile ai fedeli a sede del tesoro del tempio. Singolare particolarità, fra tutti i monumenti dell'architettura dorica, offre qui e nel tempio di Cerere il collarino del capitello decorato di foglie baccellate e talvolta contornate sulla curva dell'echino da una fascia di fiori di loto e di rosette. Negli scavi del 1912 si raccolsero molti elementi della decorazione fittile. Il coronamento del tempio era in terracotta dipinta con finte grondaie a testa di leone e terminava con antefisse a forma di palmetta.

Museo Archeologico Nazionale di Paestum

Il Museo Archeologico Nazionale di Paestum è sorto nel 1952 all'interno della città antica. Inizialmente era costituito da un'unica sala, dall'aspetto architettonico esterno di scuola piacentiniana, costruita sulle dimensioni della struttura che riproduceva il primo Thesauros del santuario di Hera.

Il symposium



La tomba del tuffatore

Questo nucleo originario fu successivamente ampliato e furono predisposti nuovi ambienti, costruiti intorno ad un giardino interno e con vetrate aperte verso l'esterno. Il nuovo allestimento del museo documenta l'evoluzione e le trasformazioni della città, dalla fondazione della colonia greca tra la fine del VII e gli inizi del VI secolo a.C. fino all'istituzione della colonia latina, illustra le trasformazioni nell'organizzazione sociale e pubblica, i riti religiosi, gli aspetti della vita quotidiana, l'arte e l'artigianato. Una sezione introduttiva ricostruisce la storia della scoperta del sito archeologico, un'altra sezione è dedicata alla preistoria. Una sezione importante del museo è costituita dall'insieme delle decorazioni architettoniche e scultoree provenienti dagli scavi dell'Heraion del Sele. Le metope arcaiche in arenaria facevano parte del primo Thesauros: di queste, diciotto sono dedicate alle imprese di Eracle. A queste si aggiungono una serie di ex voto (frammenti di terracotte, vasi, oggetti in metallo e in osso), che i fedeli offrivano al santuario. Notevoli le decorazioni a gronde leonine e le dieci metope superstiti del tempio maggiore dell'Heraion, che compongono una narrazione continua raffigurante un gruppo di danzatrici.

La Tomba del Tuffatore

Tra i pezzi di inestimabile valore storico e artistico conservati nel museo, ci sono le lastre dipinte della cosiddetta Tomba del Tuffatore, unico esempio di pittura di età greca della Magna Grecia. È una sepoltura a lastroni, chiusa da una copertura piana, con affreschi sulle pareti interne. Sulla lastra di copertura è dipinto un uomo che si tuffa in acqua: il tuffo simboleggia il passaggio dalla vita alla morte.

Le Tombe dipinte del IV secolo a.C.

L'uso delle tombe dipinte si afferma a Paestum in modo assai diffuso nel IV secolo a.C., durante il dominio lucano. A quest'epoca risale la ricchissima raccolta di pitture funerarie del museo. Si tratta di lastre affrescate: le più antiche sono decorate solo nella parte centrale, con fasce, corone, bende o rami; in seguito si afferma l'uso di vere e proprie scene figurate per le tombe maschili (prevalentemente guerrieri a cavallo con elmo e corazza) e di elementi decorativi per quelle femminili.



Vista delle magnifiche rovine dell'antica città di Paestum. Dipinto di Isidro Gonzalez Velazquez



NOMOS incisa di Paestum (Posidonia) 530-500 a.C. e la sigla (= POSeidonia). Recentemente un'asta partì a 12.550 dollari fu poi aggiudicata per 25.000 dollari

Il foro di Paestum

Con la deduzione della colonia latina (273 a.C.) il centro della vita pubblica venne spostato nel settore sud occidentale dell'antica agora, dove fu ubicato il Foro.

Nella prima fase (III sec a.C.) la piazza era circondata da botteghe, che a nord si interrompevano per fare spazio al Comizio ed a sud per ospitare il Macellum (mercato).

Oltre che essere un luogo deputato alle transazioni commerciali, lo spazio della piazza era anche il luogo in cui avvenivano le votazioni. Nell'età imperiale l'area fu circondata da portici; due tabernae all'angolo nord-ovest vennero trasformate in sede del collegio degli addetti al Culto Imperiale; al centro del lato Sud venne realizzata la Basilica (tribunale).

Più tardi, alla fine del II secolo d.C., a spese di un'altra taberna, fu costruito il Tempio dei Lari.

Area a Nord del foro

Questa zona, che in età repubblicana ospitava il Campus, il luogo per le esercitazioni ginniche e preliminari dei giovani, nonché il santuario con piscina dedicato a Fortuna Virilis, divenne in età imperiale la sede del culto del Principe.

A Nord lo spazio fu racchiuso da un portico ed il lato sud di quello che era stato l'antico Campus venne occupato da edifici destinati al culto dell'imperatore e della sua famiglia, demoliti in anni non recenti per portare alla luce la piscina.

Le case a Paestum

La Casa greca

Le case dei poveri e dei ricchi sorgono, lungo le viuzze, fianco a fianco e, se non fosse per le dimensioni e soprattutto per gli ambienti interni e per l'arredamento, sarebbe quasi impossibile distinguerle. Il materiale è vario. Le case più umili sono costruite con ciottoli e fango o con fango e graticci, il tetto è di stoppie. Le altre con mattoni cotti e con tetti di tegole, altre ancora hanno lo zoccolo in muratura, le mura in mattoni crudi inframmezzati e sorretti da assi di legno. La pianta della casa greca si ricollega con la

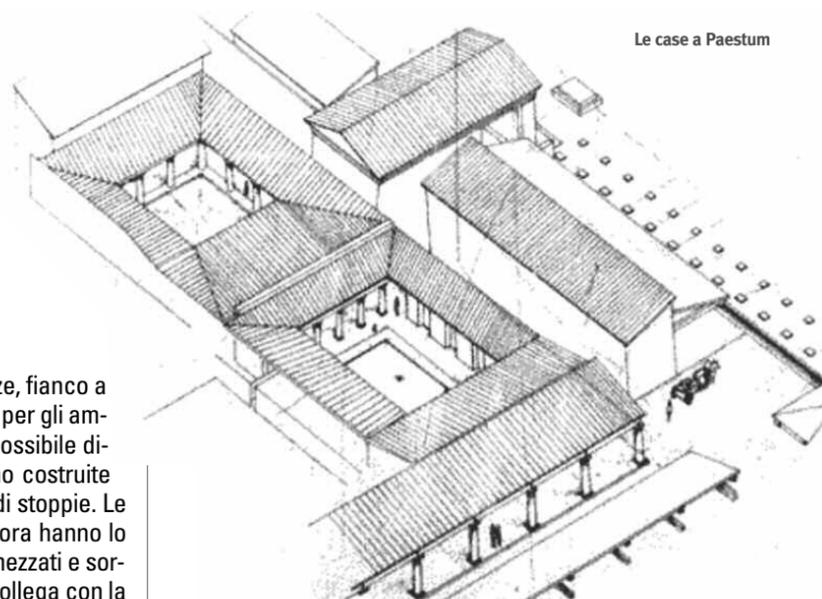
tradizione micenea ed in genere mediterranea. È un'abitazione unifamiliare, intima e raccolta, di forma rettangolare, tutta rivolta verso lo spazio interno del peristilio, al quale si giunge attraverso uno stretto corridoio di accesso, il vestibolo, e sul quale si affacciano vari ambienti che da esso ricevono luce ed aria. È a uno o due piani. In quest'ultimo caso il pianoterra è riservato alla vita di rappresentanza, alle sale per gli ospiti e all' "andron", la sala più importante, dove gli uomini soggiornano, che è situato in fondo al peristilio, in asse con l'entrata, e che talvolta è preceduto da un'edra. Il piano superiore è riservato alle donne che, in Grecia, vivono in una sorta di segregazione e non partecipano alla vita e agli svaghi degli uomini. L'ingresso è piccolo, aperto in genere su una viuzza secondaria ed è sorvegliato da un guardiano. Mancano quasi completamente le finestre. La luce viene dal peristilio di giorno; di notte l'illuminazione è assicurata da torce, candele e soprattutto lucerne, di forme e materiali vari. Si cucina in un camino che è un focolare mobile o fisso posto al centro di una camera con un buco nel tetto per il tiraggio del fumo. Non esiste presso i Greci un sistema di riscaldamento degli ambienti, usano dei bracieri. Le condizioni igieniche lasciano molto a desiderare. Sembra che mancassero latrine pubbliche e si è anche incerti circa l'esistenza di latrine private; quanto ai bagni dagli scrittori di commedie sappiamo che esistevano bagni pubblici, ma quelli privati erano una eccezione riservata ai ricchissimi.

La Casa romana

Le principali tipologie di abitazione romana sono due, la domus e l'insula, l'uno riservato alla ristretta classe dei patrizi e dei ricchi, l'altra alla massa della media e piccola borghesia e del proletariato. I due tipi sono presenti in tutta la storia di Roma, dalla Repubblica al tardo Impero.

La domus

La tipica domus romana, quale la conosciamo soprattutto dagli scavi di Pompei, risulta dalla combinazione: della antica casa italiana, formata da un solo cortile aperto (atrium) su cui si aprono le stanze e da un giardinetto, con la casa greca (peristylum). È caratteristico che i nomi dei vari elementi del corpo anteriore siano



Le case a Paestum



L'Anfiteatro di Paestum

latini (atrium, tablinium, cubiculum, ecc.) e invece quelli del corpo posteriore siano greci (perystilium, exedra, triclinium, ecc.). La domus romana di pianta rettangolare, è l'abitazione di popolazioni meridionali che invita alla vita all'aperto. I vari ambienti sono tutti disposti intorno alle due aree centrali da cui ricevono aria e luce. Le finestre, se ci sono, sono rare, poco ampie, aperte regolarmente nella muratura esterna, spessa e rozza. Talvolta, all'esterno, si protendono balconi in legno. È di solito ad un solo piano e, se pur esiste un secondo piano, le costruzioni sono limitate a pochi vani e si capisce che si è trattato di una sopraelevazione. Si accede alla domus percorrendo prima un vestibulum, un corridoio cioè, e poi varcando la porta principale, ianua. Il porticum è la porta di servizio che si apre su un muro laterale.

L'atrio è un grande vano che presenta un'ampia apertura nel soffitto (impluvium) in corrispondenza della quale nel pavimento è incavata una vasca rettangolare (compluvium) per raccogliere l'acqua piovana. A detta di Vitruvio l'atrio può essere di cinque tipi a seconda che presenti o meno colonne. Il tipo più comune sembra sia il tuscanico, privo di colonne in cui il peso del tetto è sostenuto dalle travature in legno. Intorno all'atrio si aprono i cubicoli, destinati ad uso fisso: il tablinium, una grande sala prima anche da pranzo poi solo di rappresentanza, situata in fondo all'atrio, di fronte alla porta d'ingresso, chiusa da una tenda; le alae, il cui uso è incerto, i cubicula, stanze da letto. Attraverso un corridoio detto andron si passa al secondo corpo della casa, il peristylum, che consiste in un giardino circondato da un portico sorretto da colonne e di solito a due piani, ricco di fiori, statue, nicchie, fontanelle. Intorno si aprono altri ambienti: il triclinium, sala da pranzo, altri cubicula e vani di vario uso. La cucina non ha un luogo fisso, è un ambiente piccolo e buio con un buco nel tetto per far uscire il fumo, dato che mancano i fumaioili; contiene il camino, un piccolo forno per il pane, l'acquaio.

Vicino alla cucina sono disposte le latrine e il bagno. Gli schiavi sono sistemati in camerette dette celle che non hanno una disposizione fissa. Le pareti delle stanze sono affrescate a riquadri di vivaci colori, con motivi floreali o architettonici, scene di caccia, soggetti mitici. Il soffitto è a cassettoni (lacunari) intarsiati o decorati con stucchi. Il pavimento è ricoperto da mosaici. Logicamente il numero e l'ampiezza degli ambienti e dei giardini, l'arredamento e la decorazione delle stanze variano a seconda dell'età (repubblicana, imperiale, ecc.) e della ricchezza del proprietario. Certo è

che le domus dei ricchi, spaziose, areate ed igieniche, fornite di bagni e latrine, riscaldate d'inverno dagli ipocausti, dotate di acqua sono forse le più comode che si siano costruite fino al secolo XX.

L'Anfiteatro di Paestum

Fondato in epoca cesariana (50 a.C. circa), è fra gli esempi più antichi di questo genere di edifici. Inizialmente costruito senza l'anello esterno, conserva pochi gradini della caeva (gradinata per il pubblico). Il balteo, parapetto separante l'arena della caeva, fu realizzato fino a discreta altezza per evitare l'aggressione degli animali che si esibivano nell'arena. Alla fine del I secolo d.C. vi fu aggiunto un anello esterno costituito da una serie di arcate poggiate su pilastri in laterizio al di sopra delle quali venne posizionato il coronamento della caeva (maenianum summum), forse eseguito in legno. Attualmente l'anfiteatro è visibile solo in parte dal momento che circa un terzo è sepolto sotto la strada moderna.

L'Agora

Tra la fondazione di Poseidonia e la fine del IV secolo a.C. l'agora, cuore politico della città, occupava l'area centrale dello spazio urbano per un'estensione di circa 10 ettari.

Al suo interno sorgevano i monumenti pubblici più rappresentativi: l'heroon, lekklesiasterion, il tempio di Zeus Agoraios. L'Heroon, databile intorno al 520-510 a.C. è indicativo del culto tributato forse al fondatore di Poseidonia. Dopo la deduzione della colonia latina (273 a.C.), l'edificio fu sepolto, ma in segno di rispetto la sua inviolabilità fu marcata da un recinto. Gli oggetti rinvenuti all'interno, esposti in museo, furono deposti come corredo funerario della sepoltura simbolica dell'eroe fondatore. L'Ekklesiasterion fu eretto intorno al 480-470 a.C. nel settore est dell'agora era l'edificio per le assemblee politiche (ekklisiai) di Poseidonia greca. In età lucana il monumento fu mantenuto in uso con analoghe funzioni: lo prova una stele databile al 300 a.C. recante un'iscrizione in lingua osca con dedica di un magistrato locale, Satis Sathilies, a Giove, per grazia ricevuta. Dopo la deduzione della colonia latina, l'ekklisiasterion venne eliminato perché non più funzionale al nuovo ordine politico e sulla colmata che lo cancellò venne eretto un santuario.

1998/2018: vent'anni di rinnovamento per la Marina Militare

Giuliano Da Frè - Giornalista e Socio del Gruppo di Monza

Lo sviluppo della Marina Militare della Repubblica italiana, è passato attraverso quattro fasi. L'ultima delle quali, tuttora in corso (e destinata a protrarsi sino al 2030), è iniziata esattamente 20 anni fa.

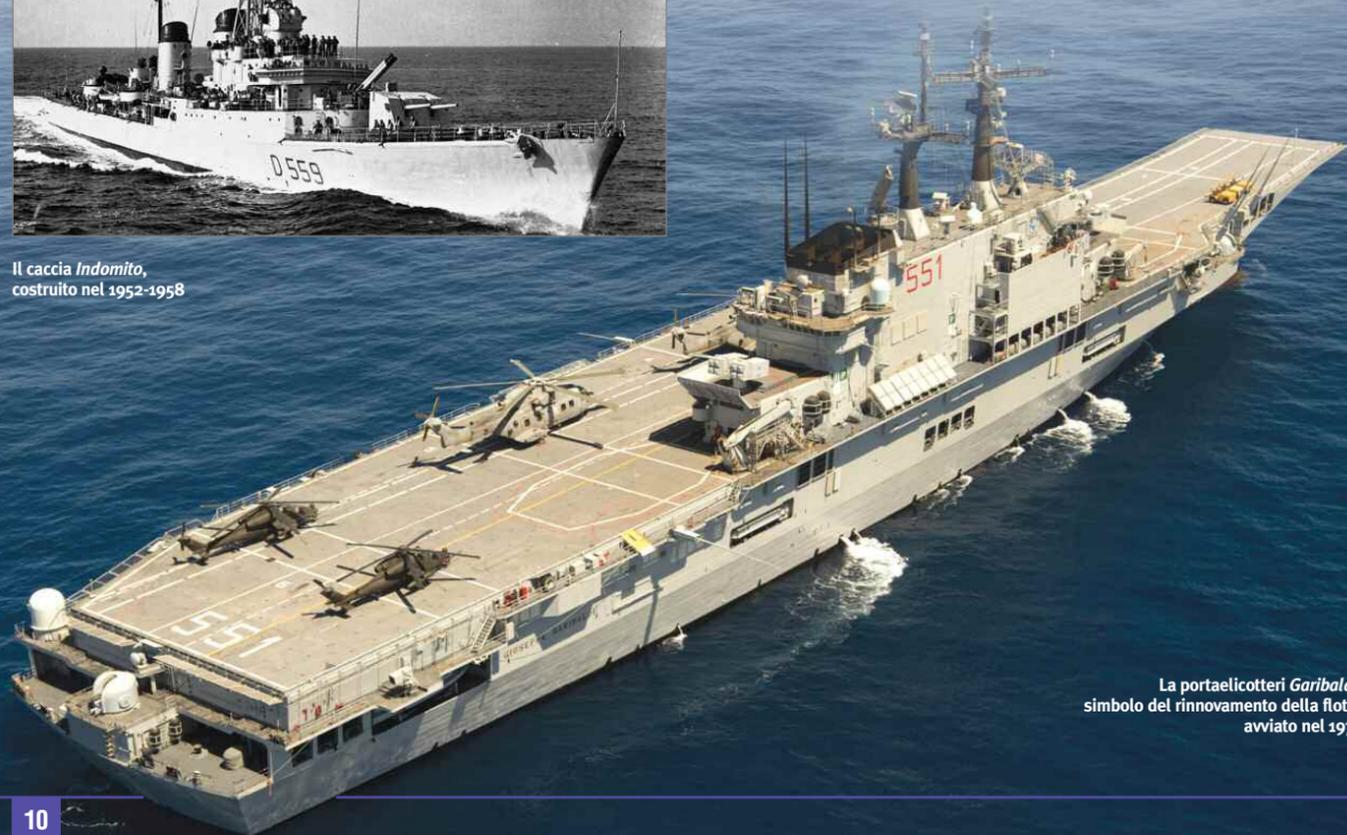
L'ammodernamento della flotta, uscita a testa alta ma piuttosto malconcia dalla Seconda guerra mondiale (e dagli effetti legati al Trattato di pace del 1947), iniziò col programma di potenziamento navale varato nel 1950, e che seguiva sostanzialmente 3 linee. In primis, l'acquisizione di surplus per lo più americano grazie ai programmi MDAP (*Mutual Defense Assistance Program*), legati all'adesione alla NATO avvenuta nel 1949, che gradualmente comportò l'abolizione dei divieti derivati dal Trattato di Parigi. In secondo luogo, le unità migliori tra quelle superstiti del conflitto (si pensi agli incrociatori classe "Duca degli Abruzzi", o alle corvette tipo "Gabbiano") furono sottoposte ai cosiddetti interventi di "chirurgia navale", con modifiche radicali di struttura e configurazione, e nuovi sistemi d'arma e sensori.

Questi ultimi (come lanciebombes e lanciasiluri antisom, e cannoni Breda-Bofors da 40/60 mm radar asserviti per la difesa anche contro i nuovi e più veloci aerei a reazione) furono ovviamente adottati anche dalle nuove costruzioni finanziate – sempre in parte col contributo americano – col programma del 1950. Si trattò sia di nuove costruzioni (come i 2 caccia classe "Indomito", e poi 4 fregate, 4 corvette, 2 unità leggere, dragamine e unità ausiliarie), sia di unità o totalmente ricostruite (come il caccia conduttore *San Giorgio*), o rimaste incomplete sugli scali nel 1943-1945: il caccia-conduttore *San Marco*¹, 3 corvette tipo "Gabbiano", il sommergibile *Calvi*, e alcune unità ausiliarie. Per quanto riguarda i dragamine, si ricorse a modelli americani e inglesi, parte realizzati all'estero, parte su licenza in Italia,

La successiva costruzione della cosiddetta "flotta di qualità", legata all'introduzione di innovative unità lanciamissili e portaelicotteri, veri gioielli della tecnologia navale degli anni '60, fu invece avviata col cosiddetto Programma del 1958, in elaborazione da qualche anno, che prevedeva di realizzare i 2 incrociatori lanciamissili classe "Doria" (mentre tra il 1957 e il 1961 il *Garibaldi* veniva trasformato in lanciamissili, prima unità del genere non appartenente alla US Navy), i 2 caccia lanciamissili "Impavido", le rivoluzionarie 4 fregate portaelicotteri classe "Bergamini", e altrettanti sottomarini SSK "Toti". Il programma, i cui numeri già erano stati tagliati – nel 1956



Il caccia *Indomito*, costruito nel 1952-1958



La portaelicotteri *Garibaldi*, simbolo del rinnovamento della flotta avviato nel 1975



L'incrociatore *Duilio*, costruito col *Doria* nel 1958-1964



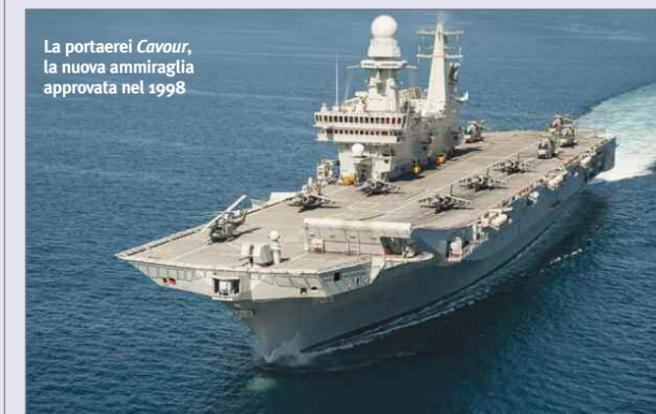
La *Lupo*, una delle 26 fregate lanciamissili realizzate in Italia tra anni '70 e '80

si ipotizzavano 3 nuovi incrociatori e altrettanti DDG, mentre nel 1959 era stato proposto un secondo lotto di 4 fregate di maggiori dimensioni - nel decennio successivo fu completato da modesti interventi integrativi, che trasformarono la "flotta di qualità" in "marina dei prototipi". Le unità autorizzate furono infatti solamente l'incrociatore *Vittorio Veneto*, i 2 caccia lanciamissili e portaelicotteri classe "Audace", 2 sole fregate tipo "Alpino", 4 corvette, 4 motosiluranti: unità molto sofisticate, ma con "numeri" decisamente inferiori alla bisogna, mentre venivano cancellati ambiziosi programmi relativi a un più grande incrociatore quasi tutto-ponte (il *Trieste*), e ad un sottomarino e a una nave logistica entrambi nucleari, rispettivamente ribattezzati *Marconi* e *Fermi*. Tuttavia, furono potenziate le infrastrutture, e gli assetti aeronavale – attivato nel 1956, benché limitato ai mezzi ad ala rotante – e anfibio.

All'inizio degli anni '70, per fronteggiare una situazione sempre più difficile, che costrinse ad acquisire dell'altro naviglio ex US Navy, e a radiare unità recenti ma di difficile mantenimento (come *Garibaldi* e *San Marco*), furono varati dapprima un programma di emergenza legato all'elaborazione del Libro Bianco del 1973-1974; quindi una vera e propria Legge Navale, approvata nel 1975, che superava il nodo della "flotta dei prototipi", pur garantendo una nuova svolta qualitativa². Seguirono ulteriori, importanti programmi, varati via via che si rendevano necessari tra il 1980 e il 1994, integrati infine, dopo una lunga attesa costellata di polemiche, dall'acquisizione di 18 aerei da combattimento "Harrier 2 Plus" ordinati nel 1990. Complessivamente, entro il 1998 sarebbero stati così realizzati l'incrociatore-portaerei *Garibaldi*, i 2 cacciatorpediniere lanciamissili classe "Durand de la Penne", ben 12 fregate tipo "Lupo" e "Maestrale"³, 12 tra corvette e OPV, 8 sottomarini tipo "Sauro", 7 aliscafi lanciamissili e 3 pattugliatori costieri, 12 cacciamine, 3 unità anfibie,

3 rifornitori di squadra, mentre anche l'intera componente ausiliaria dipartimentale veniva rinnovata.

Molte di queste unità (sommersibili, corvette, fregate, naviglio specializzato e logistico) appartenevano alla stessa classe o erano simili tra loro, con un notevole livello di standardizzazione per armi e sensori, che pur confermando la ricerca di una sempre più elevata qualità, forniva alla Marina un nucleo di unità moderne numericamente adeguato, e integrato con l'aggiornamento del materiale della precedente generazione, come avvenuto coi radicali upgrade del *Vittorio Veneto* e degli "Audace", poi rimasti in linea sino ai primi anni 2000.



La portaerei *Cavour*, la nuova ammiraglia approvata nel 1998

Proprio la necessità di completare la sostituzione delle ultime unità rimaste della "flotta di qualità", e per avviare sul lungo periodo l'affiancamento – e quindi il ritiro dal servizio – delle ben più numerose navi realizzate a partire dagli anni '70, portò nel 1998 all'approvazione, da parte delle Commissioni parlamentari Difesa, del primo programma pensato dopo la fine della Guerra Fredda. Programma che doveva anche fronteggiare la cancellazione di alcuni progetti avviati negli anni '80 e poi sospesi per ragioni tecniche, politiche ed economiche, come le fregate NATO tipo NFR-90, e il sommergibile nazionale S-90.

Nel "pacchetto" approvato dalle Camere esattamente 20 anni fa, infatti, erano presenti i nuovi sommersibili U-212, di progettazione tedesca e con propulsore AIP, frutto di un accordo risalente al 1994, quando era stato cancellato lo S-90, e i cacciatorpediniere da difesa aerea del programma all'epoca anglo-franco-italiano "Orizzonte", avviato nel 1992. Per entrambe le piattaforme, la formula

Note

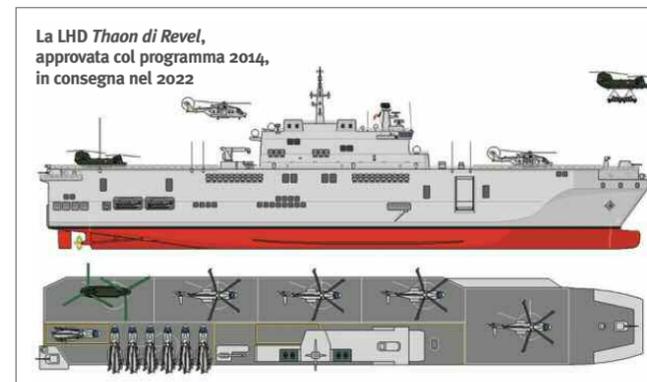
- (1) Col *San Giorgio* frutto della ricostruzione di 2 incrociatori leggeri classe "Capitani Romani".
- (2) In questo caso anche con benefici effetti sull'export. Negli anni '50, il rilancio della cantieristica militare aveva permesso di costruire per Portogallo, Olanda, Danimarca, Venezuela, Israele, Indonesia, Germania, Argentina, India e Pakistan, 9 caccia leggeri (tipo "Almirante Clemente") e 7 corvette derivate dalle "Alcione", 3 motosiluranti, 3 navi trasporto e 4 cisterne. Le navi della "flotta dei prototipi" non avevano avuto successo, anche se gli incrociatori classe "Doria" avevano ispirato analoghe costruzioni sovietiche e nipponiche. I programmi degli anni '70 fornirono invece ottime chance alla vendita di fregate (14 tipo "Lupo") e corvette lanciamissili (16), per Iraq, Venezuela, Perù ed Ecuador: senza contare il naviglio minore, e l'enorme successo dei cacciamine tipo "Lerici-Gaeta", tuttora al centro di importanti contratti.
- (3) Cui si aggiunsero le 4 "Lupo" costruite per l'Iraq, e girate alla Marina nel 1993 dopo il loro sequestro.



Il sottomarino *Todaro*, primo dei 4 U-212 programmati nel 1998



La Fregata *Bergamini*, prima di 10 unità in costruzione dal 2008



La LHD *Thaon di Revel*, approvata col programma 2014, in consegna nel 2022



Anticipazione del PPA, 10 unità approvate col programma 2014, in costruzione tra 2017 e 2026

adottata era stata quella legata a 2 unità ordinate, più 2 in opzione. Nel luglio 1999 veniva così avviata la costruzione dei primi innovativi 2 battelli classe "Todaro" (Type-212A, di fatto una realizzazione su licenza customizzata), consegnati nel 2006-2007, mentre il programma "Orizzonte" subiva invece alcuni ritardi, a causa dell'uscita di Londra dal progetto. Nel 2000 veniva così firmato il contratto per soli 2 caccia antiaerei da 7.000 t. classe "Andrea Doria", costruiti nel 2002-2009, e pienamente operativi dal 2010.

Tuttavia, nel febbraio 1998 le Commissioni Difesa avevano approvato anche altri progetti, compreso quello della "costruzione n. 167", relativo a una nuova portaerei. Di affiancare la *Garibaldi* con almeno una (gli ottimisti parlavano di 2) unità simile, ma evoluta, si parlava sin dalla consegna del prototipo; e nel 1989 erano iniziati studi di fattibilità, che negli anni successivi contrapposero due opzioni (Progetti 148 e 148A). Ad una versione migliorata del *Garibaldi*, si affiancava infatti una sorta di nave anfibia portaeromobili evoluzione delle LPD tutto-ponte "Santi": ma dal 1993 ci si orientò verso il progetto NUM (Nuova Unità Maggiore), che il successivo Progetto 156 fissava in una piattaforma ibrida da 21.000 t.

Piattaforma che andò evolvendo, potenziando di volta in volta il reparto volo o la capacità anfibia, sino a quando nel 1998 non furono stanziati i fondi per la definizione di dettaglio del ricordato Progetto 167, anche sulla base delle più recenti esperienze svolte dal *Garibaldi* quale nave anfibia in Somalia (1994-1995) e come portaerei nella guerra del Kosovo del 1999. Il definitivo Studio 168 veniva contrattualizzato nel 2000, e la portaerei leggera *Cavour*, lunga 244 metri, larga 39 e mezzo, e con un dislocamento di quasi 28.000 t., veniva così impostata il 17 luglio 2001 e consegnata il 27 marzo 2008. Nel 2006 erano nel frattempo stati radiati l'incrociatore *Vittorio Veneto* e i 2 caccia classe "Audace".

Accanto alla nuova ammiraglia della flotta italiana, che ha da poco festeggiato i 10 anni di operatività, nel 1998 fu anche autorizzata la costruzione di 4 pattugliatori, una nave appoggio SIGINT/ELINT, e 2 unità idrografiche. Queste ultime, classe "Ninfe", realizzate da Intermarine e consegnate il 10 gennaio 2002, rappresentavano anche piattaforme sperimentali, presentando scafo a catamarano e strutture in materia plastica rinforzata, frutto di studi per dei nuovi cacciamine.

La nave ausiliaria polivalente *Elettra*, realizzata nel 2000-2003, e impiegata per attività di sorveglianza e guerra elettronica, si basava invece sul progetto della simile nave *Alliance*, costruita per la NATO negli anni '80, e replicata per Taiwan negli anni '90.

Le 4 Nuove Unità Minori Combattenti (NUMC) classe "Comandanti" erano invece pattugliatori d'altura portaelicotteri da 1.500 t. convertibili in corvette, caratterizzati soprattutto dalla prima

applicazione del design stealth studiato da Fincantieri sulla scorta del programma italo-francese "Orizzonte"⁴. Costruiti nel 1999-2002, inizialmente solo per rafforzare il COMFORPAT di stanza ad Augusta (nell'ambito del potenziamento del controllo delle rotte migratorie, scaldatesi già negli anni '90), i pattugliatori hanno finito per sostituire le 4 fregate classe "Lupo" passate in riserva in quegli anni, e poi vendute al Perù nel 2004.

I programmi avviati nel 1998 furono poi integrati nel 2000 coi 2 pattugliatori classe "Sirio", versione "alleggerita" dei "Comandanti"⁵, e da un quarto pattugliatore costiero classe "Esploratore", tutti consegnati tra 2003 e 2005, mentre anche la Guardia Costiera si dotava nel 2002-2004 di 5 pattugliatori classe "Dicciotti", del tipo "Saettia", largamente esportati. Infine, partiva anche il rinnovo della componente aeronautica, con le consegne di 22 elicotteri pesanti AW-101, avvenute tra 1999 e 2009.

Tuttavia, risolte alcune criticità, gli anni 2000 presentavano agli ammiragli italiani il vero nodo da sciogliere: ossia il rinnovamento della fondamentale componente delle fregate, vera spina dorsale delle marine moderne. Compito non facile, poiché al 1° gennaio 2000 la Marina schierava 16 fregate. Gli studi preliminari effettuati negli anni '90, e poi quello assegnato a Fincantieri nel 2001, sfociarono nel 2002 in un nuovo programma italo-francese relativo alle fregate multimissione FREMM.

Autorizzate in 10 esemplari frazionati con le leggi di bilancio del 2006, 2007, 2013 e 2015 (quando furono finanziate le ultime 2), le FREMM italiane classe "Bergamini" differiscono sensibilmente dalle 8 consorelle francesi⁶, rispetto alle quali imbarcano una più sofisticata e completa panoplia di armi e sensori – compresi sistemi di difesa aerea a lungo raggio, presenti solamente sulle 2 fregate francesi in versione FRED A -, tanto sulle 4 unità in versione antisom, sia sulle 6 General Purpose. I lavori sulla capoclasse *Bergamini* sono iniziati nel febbraio 2008, con consegna nel 2012 e piena operatività nel 2013, dopo modifiche introdotte per ovviare ad alcune criticità. In 10 anni, sono entrate in servizio 7 unità⁷, con l'ottava ai collaudi e le 2 dell'opzione confermata nel 2015 da completarsi entro il 2022.

Contemporaneamente, nel 2008 veniva firmato il contratto per i 2 sottomarini U-212 in opzione dal 1999, realizzati nel 2009-2017, in una versione aggiornata. Inoltre, anche Guardia Costiera e Finanza si dotavano di nuove unità maggiori: la prima, riceveva la nave multiruolo/SAR *Gregoretto*, e i 2 OPV da 3.600 t. classe "Dattilo", mentre alla GdF arrivavano i 2 pattugliatori medi da 460 t. classe "Monti"; tutte unità costruite tra 2011 e 2015.

Inoltre, iniziava nel 2011 la consegna dei 56 elicotteri medi NH-90, nelle versioni antisom e assalto anfibio, mentre nel 2014 veniva

avviata la costruzione degli aerei multiruolo F-35 "Lightning II", 15 dei quali nella versione V/STOL (F-35B) destinati alla Marina, e in consegna dal 2018 al 2023.

Tuttavia, né il programma autorizzato nel 1998, né quelli successivi, pur comprendendo 1 portaerei, 2 caccia antiaerei, 10 fregate, 6 OPV, 4 sottomarini, più alcune unità minori, potevano far fronte al sempre più rapido invecchiamento delle numerose unità (1 portaerei, 2 caccia, 16 fregate, 8 sommergibili, 12 tra corvette e OPV, 7 aliscafi lanciamissili, 3 navi anfibia, 12 cacciamine, 3 rifornitori, varie unità logistiche) realizzate tra 1972 e 1998.

Nel 2014, mentre veniva elaborato un piano di dismissioni decennale (che al giugno 2018 ha coinvolto 5 fregate, 6 corvette, 2 cacciamine), veniva varata la cosiddetta nuova "Legge Navale", che stanziava 5,4 miliardi di euro per finanziare un corposo programma di ammodernamento, riguardante un totale di 14 unità, tutte contrattualizzate nel 2015, tranne 3 in opzione.

Nel 2016 sono stati pertanto avviati i lavori per una Logistic Support Ship (LSS) ribattezzata *Vulcano*, in consegna nel 2019, e per le 2 UNPAV (Unità Navale Polivalente Alta Velocità), destinate alle operazioni speciali, da completarsi nel 2019-2020⁸.

Nel 2017 sono invece state impostate la LHD *Thaon di Revel*, e i primi 2 esemplari del programma Pattugliatori Polivalenti d'Altezza (PPA). La *Thaon di Revel*, che sarà consegnata nel 2022 sostituendo la *Garibaldi*, è una grande portaeromobili anfibia da 33.000 t. e 245 metri di lunghezza, in grado di operare anche con 10 F-35B, sebbene per ora il progetto non comprenda l'installazione di uno ski-jump. I PPA sono invece delle vere e proprie fregate, e nemmeno tanto leggere, dato che dimensionalmente sono di poco inferiori alle FREMM, con un dislocamento che varia a seconda delle configurazioni da 5.800 a 6.300 t., ma con una struttura modulare. Le 10 unità previste (di cui solo 7 per ora finanziate, e 3 in opzione) sono suddivise in tre configurazioni, modificabili con pochi interventi: "Light", "Light plus", "Full", che comprendono tuttavia una panoplia

Note

- (4) La quarta unità *Foscari* è stata realizzata in materiale composito, con sovrastrutture realizzate da Intermarine.
- (5) Altre 4 unità simili furono realizzate su licenza dalla Turchia (classe "Dost") nel 2009-2014, mentre da una versione combat dei "Comandanti" veniva derivata la corvetta *Abu Dhabi*, consegnata agli Emirati Arabi Uniti nel 2013.
- (6) Cui si aggiungono le 2 vendute a Marocco ed Egitto.
- (7) Mentre la Marina Francese, che già aveva tagliato da 17 a 8 le FREMM, ne ha acquisite sinora solo 4, con una quinta ai collaudi, ma altre 2 realizzate per Egitto e Marocco, mentre con Atene si sta negoziando il possibile leasing di 2 unità francesi, seguito da un'eventuale cessione.
- (8) Entrambe costruite da Intermarine, la capoclasse *Angelo Cabrini* è stata varata il 26 maggio 2018.
- (9) Per una terza LSS sostitutiva di nave *Etna*, in servizio dal 1998, c'è tempo.

di armi e sensori fissi già di tutto rispetto anche nelle versioni "alleggerite". Le 7 già finanziate saranno consegnate tra 2021 e 2026, presumibilmente seguite dalle altre 3 entro il 2030.

Restano sul tappeto alcuni programmi destinati non solo a completare la vasta opera di ammodernamento della flotta iniziata nel 1998, ma anche a sostituirne alcune pedine più datate.

Già nel 2018 è stato stanziato 1 miliardo di euro per la realizzazione di 2 sottomarini U-212 in una più avanzata versione, già annunciata nel 2015 e denominata NFS (Near Future Submarine), caratterizzata da una maggiore customizzazione del progetto tedesco. I 2 battelli saranno presumibilmente realizzati tra 2019 e 2026, andando a sostituire gli ultimi "Sauro" (i 2 della 4ª serie), mentre altri 2 sono in opzione.

Già previste nel 2010 sono inoltre una nuova unità polivalente per il supporto alle forze subacquee (USSP), e una nuova unità oceanografica impiegabile anche per il supporto/comando dei cacciamine, destinate rispettivamente a sostituire le navi *Anteo* e *Magnaghi*, in servizio dal 1980 e dal 1975.

Le 22 unità "pesanti" tipo "Orizzonte", FREMM e PPA, vanno a sostituire 30 unità tra caccia, fregate e corvette/OPV costruite tra anni '70 e '90. È tuttavia già stata prevista anche la sostituzione dei 6 OPV tipo "Comandanti/Sirio" realizzati nel 1999-2004, con altrettante unità: inizialmente si era pensato a un'ulteriore tranche di PPA-Light, ma ora in campo c'è l'ipotesi per un pattugliatore alturiero più spartano (progetto PPX) da introdurre dopo il 2030, mentre si ragiona su una possibile, contemporanea evoluzione degli "Orizzonte" da realizzare entro il 2040.

Più immediate le necessità legate alle linee di supporto logistico e polivalente. In tempi brevi occorrerà infatti autorizzare una seconda LSS classe "Vulcano", mandando in pensione le 2 venerande "Stromboli"⁹ e dare il via al programma per la sostituzione degli 8 cacciamine classe "Gaeta" appena ammodernati, con altrettanti COV (Cacciamine Oceanici Veloci), che Intermarine sta studiando, e che secondo alcune ipotesi potrebbero essere agganciati ai PPX, viste dimensioni e velocità (1.400 t. circa e 25 nodi).

Anche la componente anfibia andrà potenziata, non potendo la *Thaon di Revel* numericamente sostituire una linea di 4 navi, tra "Garibaldi" e "Santi". Si parla di altre 2 unità, ma con ancora da scegliere il progetto definitivo, che potrebbe ibridare un'evoluzione delle "Santi Improved" acquistate da Algeria e Qatar, con una versione su scala ridotta della nuova LHD. Infine, andrà rinnovato anche il naviglio ausiliario minore dipartimentale: unità da trasporto costiero, cisterne per acqua e gasolio, navi servizio fari, rimorchiatori, tutti realizzati negli anni '80 e '90.



Un marinaio sulla linea Maginot

Antonio Orlandi
Socio del Gruppo di Ortona

delle gallerie delle aperture aventi il compito di assorbire e/o attenuare l'onda d'urto.

Continuiamo ad addentrarci e ai lati della galleria sono allineati cannoni di vari calibri e mezzi militari risalenti alla seconda guerra mondiale.

Sempre ai lati si aprono locali adibiti a cucine, posti di medicazione, sala operatoria, gabinetto dentistico, dormitori, mensa: all'interno di ciascun locale, diorama che illustrano lo scopo di ognuno di essi. In un altro locale ci sono i gruppi elettrogeni d'emergenza, originali e funzionanti, riconosco (essendo macchinista navale) motori primi a 4 tempi, cilindri in linea, e sento l'ormai quasi dimenticato caratteristico odore del gasolio, odore che mi riporta indietro di molti anni, quando navigavo e quando le guardie si facevano in sala macchina.

Siamo invitati ad entrare in un locale trasformato in museo delle armi soprattutto individuali di tutti gli eserciti in numero veramente copioso e fra le tante anche armi italiane (mitra MAB 38 A e pistola Beretta 34 canna corta)

Ma la sorpresa maggiore arriva quando la guida ci porta a vedere la parte interna di una torre corazzata armata con due lanciabombe da 135 mm ancora perfettamente funzionante dopo quasi ottant'anni. Assistiamo alla elevazione della cupola al movimento rotatorio della stessa, al caricamento delle canne e alla simulazione del tiro.

Poi ci fanno uscire all'esterno e sotto un vento molto freddo, andiamo a vedere la cupola corazzata e i suoi movimenti e pensando alla sua veneranda età, si resta veramente impressionati dal lavoro fatto e dal costante impegno nel mantenere in funzione tutto questo sistema. La cupola corazzata è circondata da piccole cupole a loro volta corazzate, armate di mitragliatrici, per la difesa ravvicinata.

La guida ci spiega che questa fortificazione pur essendo isolata in realtà può



appoggiare e essere appoggiata a sua volta da altre fortificazioni dello stesso tipo realizzate a pochi chilometri di distanza l'una dall'altra, grazie all'installazione di cannoni di adeguata gittata.

Per facilitare lo spostamento dei militari di presidio all'interno venne realizzata una linea ferroviaria a scartamento ridotto con motrice elettrica.

Tutte le gallerie sono collegate fra di loro con passaggi molto stretti percorsi dal trenino con l'accortezza di evitare di sporgersi.

Tutto questo era stato costruito dal 1929 al 1939 dall'esercito francese, e la tecnologia utilizzata per la realizzazione della linea fortificata era quanto di più moderno poteva essere disponibile in quel periodo e con il miglior materiale: prova ne è che la maggior parte dei macchinari è tuttora funzionante.

La visita termina dopo circa 3 ore un tempo lungo ma non per chi è appassionato. Il parallelo fra questa fortificazione e una nave mi viene spontaneo, ambedue sono autonome, hanno tutto quello che serve per la vita dell'equipaggio /presidio, sia in tempi normali che in quelli generati dalla follia umana.



Sono in Belgio precisamente ad Arlon e insieme al mio consuocero ci stiamo recando in Francia ad un'ora di auto per visitare una fortificazione facente parte della famosa linea Maginot realizzata dai francesi al confine con la Germania dopo la Grande Guerra. Arrivati parcheggiamo e con mio grande stupore mi trovo di fronte ad un ingresso circondato da un'impressionante struttura in cemento armato con al centro dello spiazzo un monumento al fante francese. Al lato sinistro una collina di cui mi è impossibile calcolare l'altezza.

Si forma un gruppo di una ventina di persone e si entra all'interno, accompagnati da una guida che ci informa (in francese, per fortuna il mio consuocero mi traduce quello che dice) su dove ci troviamo e dandoci alcune notizie su questa fortificazione.

Ci incamminiamo percorrendo a piedi una serie di gallerie alte almeno 5-6 metri perfettamente tenute e illuminate, la cui lunghezza totale supera gli 8 chilometri, la temperatura interna è costante sui 12° C. La guida ci spiega che la struttura avendo avuto al suo interno depositi di munizioni ed esplosivi, è stata realizzata in modo che in caso di esplosione, ci sono ai lati



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociera dei Marinai d'Italia 2019 MSC LIRICA

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



Per 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 crociera@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

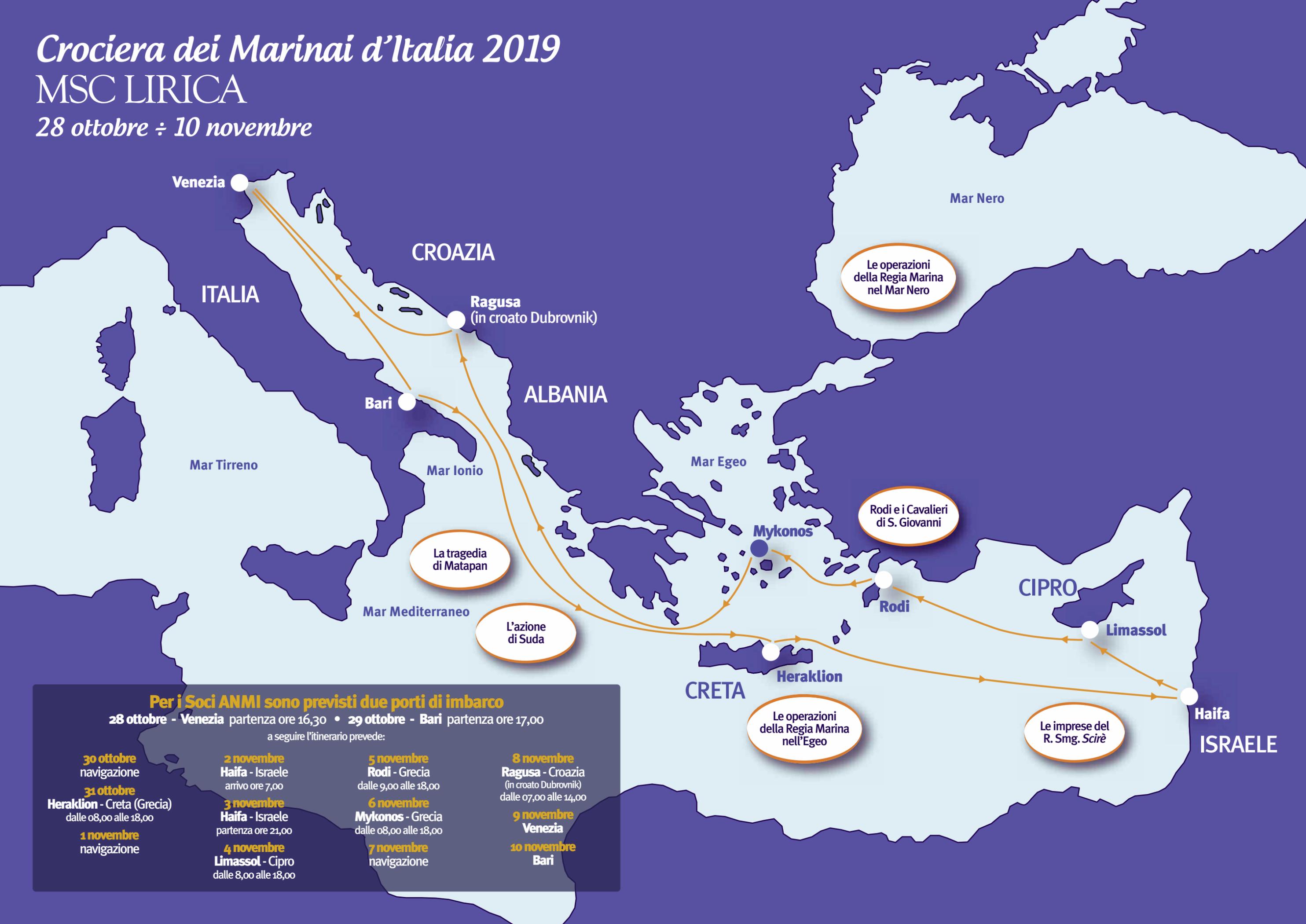
Tutte le informazioni di dettaglio, inerenti a tariffe, modalità di iscrizione, attività a bordo e terra, etc sono pubblicate sul sito

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:

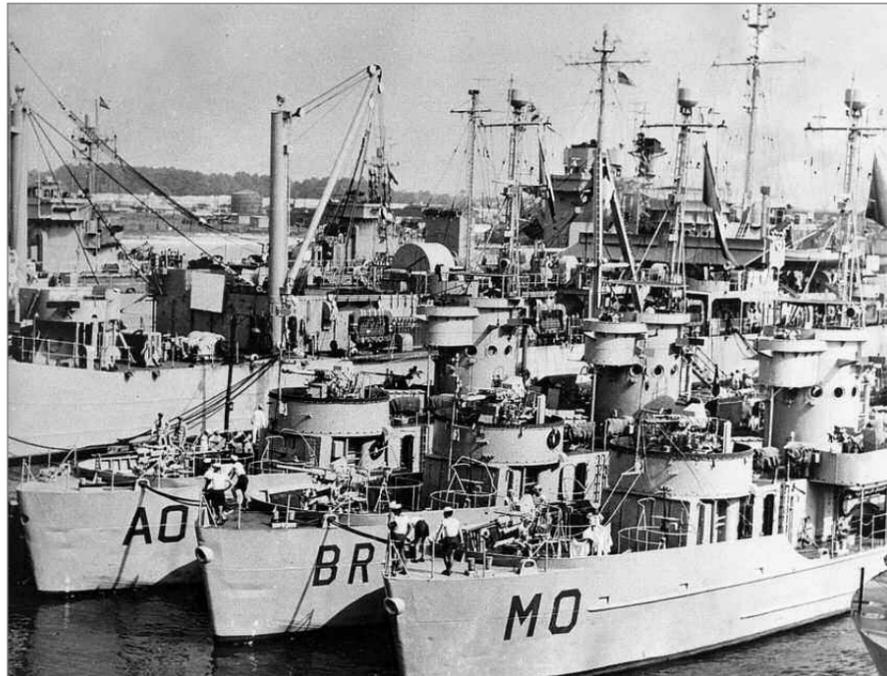
30 ottobre navigazione	2 novembre Haifa - Israele arrivo ore 7,00	5 novembre Rodi - Grecia dalle 9,00 alle 18,00	8 novembre Ragusa - Croazia (in croato Dubrovnik) dalle 07,00 alle 14,00
31 ottobre Heraklion - Creta (Grecia) dalle 08,00 alle 18,00	3 novembre Haifa - Israele partenza ore 21,00	6 novembre Mykonos - Grecia dalle 08,00 alle 18,00	9 novembre Venezia
1 novembre navigazione	4 novembre Limassol - Cipro dalle 8,00 alle 18,00	7 novembre navigazione	10 novembre Bari

La guerra del pesce in Adriatico

Ricordi di un Guardiamarina

Giancarlo Garelo - Socio del Gruppo di Cairo Montenotte

Era il 7 settembre 1957, quando mi presentai in sciarpa e sciabola al comandante della cannoniera *Alano* ormeggiata nell'arsenale di Venezia. Appena uscito dall'Accademia di Livorno ero alla prima destinazione d'imbarco, e un po' emozionato mi chiedevo se sarei stato in grado di svolgere l'incarico di ufficiale di rotta su una vera nave da guerra. L'*Alano* aveva già solcato molti mari e vantava trascorsi gloriosi. Costruito negli Stati Uniti nel 1942 per fornire appoggio di fuoco ai Marines possedeva caratteristiche molto particolari: chiglia piatta per i bassi fondali degli atolli, poderoso armamento (cinque mitragliere da 40mm e varie da 20 e da 12,7 mm) e un singolare sistema di propulsione basato su otto motori diesel che muovevano due assi e relative eliche. Aveva partecipato con onore alla battaglia di Okinawa, come testimoniava la decorazione (Navy Commendation Ribbon) appesa in quadrato ufficiali.



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

La m/v iugoslava 162 sottobordo all'*Alano*; a poppa si intravede una delle m/b sequestrate



Messo "in naftalina" nel dopoguerra, l'*Alano*, insieme ad altre cinque unità gemelle battezzate con nomi di cani (*Bracco*, *Molosso*, *Mastino*, *Segugio*, *Spinone*), nel 1952 era stato ceduto alla Marina Militare che l'aveva destinato a compiti di vigilanza pesca e di appoggio a operazioni anfibe.

Fra Italia e Jugoslavia era stata firmata una convenzione per regolare la pesca in Adriatico e in particolare nel golfo di Trieste, dove i limiti di 6 miglia delle acque territoriali si sovrapponevano creando una zona promiscua, ma nonostante l'esistenza del trattato bilaterale i rapporti italo-iugoslavi erano tesi per via dei frequenti sconfinamenti dei nostri pescherecci in acque croate. Ogni volta rischiavano brutti incontri, perché i nostri dirimpettai

facevano buona guardia e non perdevano occasione per confiscare barche e attrezzature, oltre naturalmente al pesce già pescato: seguiva poi un processo penale che si concludeva invariabilmente con qualche giorno di prigione e una pesante multa.

Per fornire ai pescatori assistenza alla navigazione e protezione dai soprusi slavi due cannoniere della nostra Marina battevano il mare costantemente, una a Nord con base a Trieste o Venezia, e una più a Sud con base ad Ancona: le marinerie con le quali mantenevamo i contatti più stretti erano quelle di Grado, Chioggia e S. Benedetto del Tronto.

L'*Alano* operava quasi sempre da Venezia, dove le occasioni di divertimento erano molto più ghiotte che ad Ancona: inoltre la frequentazione di Trieste e delle sue bionde "mule" ci ripagava delle fatiche sostenute durante le missioni in mare. In effetti i turni di guardia in plancia scoperta, dove d'inverno si era esposti per quattro ore alla gelida bora, erano davvero pesanti e si sopportavano solo con l'aiuto di innumerevoli tazze di brodo o di caffè bollenti. Se il mare era un po' agitato tutto si complicava perché i Cani, come erano chiamate in gergo le nostre navi, avevano pessime caratteristiche nautiche e rollavano da far paura.

Il 28 marzo 1958 eravamo al molo Audace di Trieste: era prevista una breve uscita in mare con rientro in serata. Alle otto lasciammo gli ormeggi e appena fuori dal porto il comandante scese in quadrato lasciandomi di guardia. Dopo un'ora di navigazione giungemmo davanti a Grado e nella foschia mattutina scorsi alcune barche da pesca stranamente vuote; poco dopo notai la presenza di una vedetta militare i cui marinai portavano il berretto chiaro. In quei tempi la nostra uniforme invernale prevedeva il berretto blu fino al 2 giugno, data in cui avveniva la sostituzione con quello bianco estivo. Dunque quei marinai dovevano essere slavi: con un paio di rilevamenti controllai il punto nave che risultò in acque territoriali italiane. Suonai il "posto di combattimento" e in un momento tutto l'equipaggio era in coperta con l'elmetto in testa e la faccia feroce: il comandante arrivò in plancia trafelato e mi chiese cosa succedeva. Gli mostrai la motovedetta straniera che si apprestava ad allontanarsi con tre nostre barche da pesca a rimorchio: a prora un marinaio alla mitragliatrice non sapeva

TRE MOTOPESCHERECCI GRADESI SALVATI DA UNA UNITA' DA GUERRA

Impedito dall'«Alano» un nuovo sopruso in Adriatico

Le imbarcazioni erano state catturate in acque territoriali italiane e l'inseguimento della nostra cannoniera ha bloccato l'azione jugoslava



Marzo 1958. Lo stato maggiore dell'*Alano*: da sn. GM Zennaro, GM Garelo, TV Moneti, STV Alfieri, Ten. Cuccoli

in cui riconosceva l'errore di navigazione "a causa della nebbia", anche se il campanile di Grado era perfettamente visibile a occhio nudo; si evitò così una piccola crisi internazionale.

L'STV Radivojevic tornò a Pirano con le pive nel sacco e noi rientrammo a Trieste all'imbrunire: in banchina ci aspettava una piccola folla plaudente, e l'indomani tutti i giornali locali dedicarono articoli su tre colonne all'avvenimento. In Venezia Giulia il problema dei sequestri in mare era molto sentito perché quasi quotidianamente equipaggi di pescatori della zona finivano nelle galere iugoslave con l'accusa, non sempre provata, di pesca abusiva.

Trascorsi ancora un anno a bordo dell'*Alano* e del gemello *Bracco* con l'incarico di ufficiale in seconda, continuando a pattugliare in lungo e in largo l'Adriatico. Poi arrivò l'atteso "movimento" per la scuola di volo di Pensacola, negli Stati Uniti, dove mi brevettai pilota aeronavale. Ma questa è un'altra storia.

La tensione si stemperò dopo che il comandante slavo firmò una dichiarazione

Senza babbo né mamma

Enrico Cemuschi
Socio del Gruppo di Pavia

Scrivo e pubblico ormai da trent'anni. In questo arco di tempo ho stretto, grazie alle mie ricerche, belle e profonde amicizie e mi sono fatto, inevitabilmente, qualche nemico. Sono stato accusato, per esempio, di occuparmi di argomenti di Marina e, pertanto, di essere un nemico dell'Aeronautica. Naturalmente si tratta di una calunnia. Ho avuto l'onore di conoscere personaggi come il generale Amedeo Guidi, asso dell'aviazione italiana, e diversi altri esponenti dell'Arma azzurra, alcuni dei quali oggi ai vertici di quella Forza Armata e con cui sono in eccellenti rapporti personali e di collaborazione, ma (si sa) siamo il Paese dei Montecchi e dei Capuleti, oltre che di una certa quale faziosità, accademica e no, quindi *tiremm innanz*. Poiché ho documentato, da oltre un quarto di secolo, quasi 200 episodi di navi inglesi, austro-ungariche, francesi e statunitensi date per colpite o affondate da parte italiana e negate dagli avversari di un tempo (salvo rintracciare i documenti originali che confermavano la versione della Regia Marina), mi permetto di narrare la storia, inedita, di un piccolo successo fino ad oggi ignorato (anzi negato e calunniato) conseguito, a caro prezzo, dalla Regia Aeronautica. Non servirà certo a far mutare idea a "Lorsignori", ma si tratta, non di meno, (a parer mio, naturalmente) di una vicenda esemplare dal punto di vista del metodo che dovrebbe essere seguito in sede di ricerca storica.

L'azione

I fatti sono, in estrema sintesi, i seguenti. Il 10 luglio 1943, giorno dello sbarco angloamericano in Sicilia, si presentarono davanti alle coste di quell'isola 2.775 tra navi e mezzi da sbarco. Un "muro di bastimenti", come scrisse in seguito l'ammiraglio americano Samuel Eliot Morison, "che niente al mondo avrebbe potuto spezzare". I soliti storici nostrani di maniera, riecheggiando le fonti secondarie inglesi e tedesche postbelliche, hanno ferocevolmente criticato, parlando di quel giorno e di quella campagna, l'assenza e l'inefficienza dell'Aeronautica italiana esaltando, per contro, il valore e la mortale efficienza della Luftwaffe, virilmente battutasi fino all'ultimo contro la soverchiante preponderanza numerica anglosassone. La realtà è un po' diversa. Gli sforzi delle due aviazioni dell'Asse furono concentrati infatti, di comune accordo, quel giorno e in seguito, contro lo sbarco statunitense lanciato lungo la costa meridionale siciliana, mentre nei confronti delle forze britanniche si decise di agire solo di notte, una volta considerata la prevalenza - data per scontata, in quella particolare area, sin dall'agosto 1942 - dell'Aeronautica inglese, di base a Malta e guidata dai radar. Poiché, però, il comando della VI Armata italiana e le truppe italiane (ovvero la 206ª Divisione costiera, disposta in maniera filiforme con un soldato ogni 40 metri contro due corpi d'armata britannici dotati di 150 carri armati Sherman, tutti messi a terra il primo giorno dalle ore 5 del mattino in

poi) sollevarono subito le proprie comprensibili proteste, si decise, per mezzogiorno, di tentare, nonostante tutto, qualche azione di disturbo lungo la costa orientale siciliana. Contro le quasi 1.300 unità navali poste sotto il controllo britannico e allineate tra Cassibile e la penisola di Pachino, si alzarono pertanto in volo, nel pomeriggio, mezza dozzina di bimotori Ju 88 e altrettanti assaltatori monomotori FW 190 tedeschi, tutti diretti verso l'area di Pachino. Due bombardieri germanici furono abbattuti



dalla caccia inglese (i piloti britannici ne rivendicarono 6) senza che fosse arrecato alcun danno al nemico. Fu poi la volta, a conclusione di quella giornata, di 9 assaltatori Re 2002 del 5° Stormo, gettatisi in picchiata, al largo di Capo Passero, su un convoglio inglese. Uno di quei monomotori incocciò, subito dopo aver sganciato il proprio ordigno da 250 kg appeso sotto il ventre dell'aereo, il cavo del pallone frenato del proprio bersaglio e cadde in mare. Era pilotato dal colonnello Guido Nobili, comandante dello Stormo. Gli aviatori italiani apprezzarono che quella nave nemica fosse stata danneggiata dall'esplosione della bomba, vista cadere in mare a pochi metri dalla poppa del bersaglio. Forse una seconda unità subì la stessa sorte a opera del maggiore Giuseppe Cenni, ma non ci fu certo il tempo per osservare con calma la situazione in quanto 12 caccia Spitfire V del 229 Squadron della Royal Air Force calarono, col favore della quota più alta e della guida caccia assicurata da una nave picchetto radar, sui Re 2002, colti a loro volta in fase di risalita e nella stessa condizione delle anitre quando stanno per posarsi sull'acqua spiegando, restando quasi immobili, le ali. Un bersaglio facile. Furono abbattuti e scomparvero in mare il tenente Renato Beverina e il maresciallo Zaccaria Perozzi. Fu più fortunato, per quanto ferito, il sergente Luigi Banfi, il quale riuscì a compiere, alla fine, un atterraggio di fortuna a Reggio Calabria. I piloti britannici rivendicarono, ancora una volta, 6 vittorie aeree. La guerra dei Re 2002 e dei loro uomini continuò nelle settimane seguenti. Per quel giorno furono date per danneggiate, nel corso di quell'azione, due generiche LCT (Landing Craft Tank; diciamo motozattere) avversarie e la cosa finì lì. In seguito i soliti commentatori italiani omisero nelle proprie opere (spesso riprese una sull'altra) quell'azione del 5° Stormo e passarono, quarant'anni fa, i due LCT di cui sopra al carnere tedesco al pari, peraltro, di 41 di 44 successi in totale, tra affondamenti e danni vari, provocati da aerei nemici e ricordati dagli anglosassoni in occasione dell'invasione della Sicilia. Quei 41 colpi a segno attribuiti alla Luftwaffe a fronte di 3 soli italiani innescarono - *ça va sans dire* - le solite

accuse, rinnovate a non finire, di viltà e insipienza varie, senza trascurare la corruzione e il tradimento. Per fortuna Ferdinando Prediali, uno storico privo di pregiudizi e di complessi d'inferiorità, è riuscito a pubblicare, nel 2014, per i tipi dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, il proprio equilibrato e documentatissimo *L'Italia nella guerra aerea* rivelando, grazie a lunghe e accurate ricerche personali, altri 19 successi, fino a quel momento ignorati, verificatisi ai danni delle navi anglosassoni nel corso di quella campagna, 7 dei quali a opera di velivoli della Regia Aeronautica. Sei dei 41 episodi "tedeschi" ricordati in precedenza inoltre, risultano da attribuire anch'essi agli aviatori italiani. Nonostante questa importante revisione, restava tuttavia aperta la questione dell'LCT del 10 luglio 1943, in quanto si trattava di un evento sempre rigorosamente negato, per contro, dai britannici.

Le inutili polemiche

Per la verità c'era chi aveva pensato, nel 1968, di aver risolto il mistero attribuendo al 5° Stormo nientemeno che l'affondamento del piroscafo inglese *Talamba*, da 8.018 tonnellate di stazza lorda, andato perduto, in effetti, quel giorno e in quelle acque, ma - come si suol dire - fu pezo el tacón del buso in quanto il bastimento in questione era una nave ospedale, andata perduta, di notte,



Guido Nobili, quarto da sinistra



Tarquìnia (Viterbo), luglio 1943. Reggiane RE.2002 della 239ª squadriglia (102ª gruppo, 5° stormo) in trasferimento verso sud per contrastare lo sbarco alleato in Sicilia

mentre era perfettamente illuminata. La cagnara, dopo questa sfortunata rivendicazione, divenne generale in quanto alcuni autori anglosassoni colsero la palla al balzo accusando gli italiani di conclamati crimini di guerra contro gli inermi mentre altri nostri connazionali (come sempre più lealisti del re, purché si tratti di Sua Maestà Britannica) alternarono alla propria consueta e sferzante ironia, questa volta spesa a piene mani ai danni degli aviatori italiani, colorite descrizioni dei piloti intenti a mitragliare, vilmente e senza rischio, gli sventurati naufraghi britannici, invariabilmente mutilati od orribilmente piagati. Nessuno pensò, naturalmente, di verificare certi trascurabili dettagli tipo l'orario dell'attacco aereo dei Re 2002 (avvenuto tra le 19.10 e le 19.30, a seconda dei rapporti stesi al ritorno) e quello, molto successivo, del tramonto (la nave ospedale era, appunto, illuminata), per tacere del fatto che quel bastimento era stato dato dagli inglesi per silurato e affondato nel corso della notte tra il 10 e l'11 luglio e che, infine, non ci fu, per fortuna, nessun morto tra i degenti, anche se cinque fuochisti dell'equipaggio risultarono, alla fine, dispersi. Quanto ai mitragliamenti nessuna fonte inglese li ha mai menzionati, essendo quell'ultima pennellata solo un parto dell'incorreggibile (e partigiana) italica fantasia. Date queste polemiche, l'azione del colonnello Nobili e dei suoi piloti è rimasta, così, tabù per decenni. Oggi - però - è possibile dare un nome alla nave colpita dal comandante del 5° Stormo. Si

trattava della LST (nave da sbarco carri armati) inglese *Misoa*, da 4.193 tonnellate. Sia la nave sia i danni (non gravi, ma apprezzabili e riparati, nel corso di quello stesso mese di luglio, a Malta) sono evidenziati in un vecchio articolo di Brian Friend intitolato "Mara-caibo Class Landing Ships of the Royal Navy" e apparso nel 1988 sul numero 47 del periodico inglese *Warship*. Cosa era successo? Semplicemente: le 3 unità di quella classe erano delle cisterne inglesi a chiglia piatta utilizzate sul lago di Maracaibo. Modificate, proprio per via della loro particolare architettura, in navi da sbarco, non avevano brillato, venendo ben presto relegate a compiti ausiliari. Senza babbo né mamma, non erano state incluse, dopo la guerra, negli elenchi consueti del naviglio della Royal Navy ma, non essendo più unità mercantili, erano state parimenti dimenticate anche dall'ufficiale *British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War*, pubblicato d'autorità nel 1947. Quanto al *Talamba*, quell'unità era rimasta vittima di un bombardamento aereo notturno eseguito da 48 Ju 88 tedeschi del KG 77, i quali sganciarono delle motobombe del tipo FFF (ossia Freri-Fiore-Filpa), causando sia quella perdita sia alcuni danni a un'altra nave ospedale inglese, l'*Aba*. Nessun delitto, quindi, date le caratteristiche (oggi diciamo *fire and forget*) di quel genere di ordigni, i quali venivano lanciati col paracadute per poi proseguire per conto proprio sotto la spinta di un'elica mossa da un motorino elettrico percorrendo, col timone bloccato, giri sempre più ampi prima di autodistruggersi o di esplodere, nell'immensità del mare, contro qualunque cosa urtassero. Et de hoc satis.

Conclusione

Quale è la morale di queste righe? A parer mia una sola. Il colonnello Nobili, un asso con 9 vittorie confermate, decollò, guidando i suoi uomini, per svolgere una missione impossibile. Avvistò il bersaglio, si gettò in picchiata e colpì il nemico, cadendo nell'adempimento del proprio dovere. Gli fu conferita una medaglia d'argento alla memoria che poteva essere benissimo d'oro, se non fosse stato per una decisione presa dall'allora ministro della difesa (e denunciata pubblicamente, nel 1954, dal generale Alfredo Guzzoni, già comandante della VI Armata in Sicilia) volta a lesinare le decorazioni meritate durante quella disgraziata campagna insulare del luglio-agosto 1943. Purtroppo le polemiche, nostalgiche o campanilistiche, succedutesi tra gli anni Quaranta e Cinquanta avevano lasciato il segno e la politica, sempre a caccia di voti tramite l'indignato speciale di turno, aveva prevalso - come spesso accade - sul buonsenso. In seguito si è assistito anche a qualcosa di peggio, ma ormai è da decenni che il vento è cambiato. È così possibile salutare in perfetto spirito Interforze, sulle pagine di *Marinai d'Italia*, il colonnello torinese Guido Nobili e i suoi uomini. Hanno la capottina dell'abitacolo aperta e respirano aria pulita. In 9 contro 1.300 navi e centinaia di aerei non potevano certo vincere una battaglia, né tantomeno una guerra. Hanno ottenuto un successo, e più di questo non potevano fare. Questo stesso colpo a segno è stato negato per oltre mezzo secolo mediante, diciamo così, alcune disinvolute omissioni, ma non importa. Il tempo è galantuomo e forse nessuno come i marinai può capirli e apprezzarli. Sono decollati, ma mai atterrati. Sono sempre lì, in missione, pronti a tuffarsi e a colpire. ■ ■ ■



L'ultima resa degli Onori al Marinaio Sc. Sil. Carlo Acefalo

Luca Ghersi - Presidente del Gruppo di Savona

Venerdì 23 novembre 2018 a Savona si è svolta la Cerimonia della "Resa degli Onori" ai resti mortali del Marinaio Carlo Acefalo, Sottocapo Silurista imbarcato sul R. Smg. *Macallè*. Il battello entrò in servizio il 1 Marzo 1937 ed andò perduto per incagliamento e successivo autoaffondamento, ordinato dal Comandante TV Alfredo Morone, il 15 giugno 1940. Il sinistro avvenne sul reef dell'isolotto di Bara Mousa Khebir nel Mar Rosso (Stato del Sudan a 65 miglia a Sud-Est di Port Sudan) sul quale venne sbarcato tutto l'equipaggio. Tre Eroi Marinai partirono sul battellino d'emergenza in cerca di soccorso percorrendo a remi oltre 180 miglia con minima scorta di viveri ed acqua (GM Elio Sandroni, il Sgt. N Reginaldo Torchia ed il Marinaio Paolo Costagliola) riuscendo a dare l'allarme. Il R. Smg. *Guglielmotti*, dopo qualche giorno, trasse tutti in salvo meno il Sottocapo Silurista



Carlo Acefalo cl. 1916 che nel frattempo, su quell'isolotto inospitale privo d'acqua ed arso dal sole, sfinito dagli stenti perse la vita e fu sepolto in una tomba scavata nella sabbia dai commilitoni. Il Gruppo ANMI di Savona, grazie alla volontà e caparbietà del Socio Riccardo Preve a capo della spedizione di ricerca, ha recuperato i resti mortali nell'ottobre 2017 consegnandoli all'Autorità del Sudan della Red Sea Province. Nell'aprile del 2018 sono stati consegnati all'Ambasciata d'Italia ed il giorno 8 ottobre sono rientrati in Patria, a cura del Commissariato Generale per le Onoranze ai Caduti, e custoditi temporaneamente alle Fosse Ardeatine. L'atto finale con la "Resa degli Onori Militari Solenni", che si è svolto a Savona sotto un cielo plumbeo, è stato molto partecipato. La cassetta contenenti i resti mortali del Caduto, arrivati da Roma e custodite la notte precedente all'interno della Caserma "GM Giuseppe Aonzo MOVIM" sede del Capitaneria di Porto, sono giunti dal mare a bordo della motovedetta CP604 e sbarcati sul Molo "Marinai d'Italia" di fronte alla Torre Leon Pancaldo, Sede del Gruppo ANMI "Vanni Folco" sulla quale abbiamo issato per



l'occasione il Tricolore Navale. Questa ultima tratta del percorso ha avuto un alto valore simbolico, "l'Uomo partito per il Mare ... dal Mare ritorna a casa". Da qui è proseguita su mezzo del Com-SubIn scortato da Militari che lo ha portato nella Chiesa di Sant'Andrea seguito dal corteo formato dalle Autorità, dai Familiari, dalla Rappresentanza Marina Militare, dai membri delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma e tanti cittadini. Nutrita la presenza delle Autorità a partire da Eisa Kabashi e Samia



Oshaik rappresentanti della Red Sea Province del Sudan, dalla Sen. Roberta Pinotti Ministro della Difesa all'epoca del ritrovamento, e varie autorità civili e militari. Nutrita la rappresentanza sommergibilistica con l'Amm. Andrea Petroni Comandante dei Sommersibili che non è voluto mancare al rientro di "uno dei miei" e una rappresentanza dell'Equipaggio del Smg. *Todaro* con e della Componente Sommersibili dell'ANMI.

La Preghiera del Marinaio ed un breve discorso del Gen. Veltri hanno messo fine alla funzione religiosa.

Sul sagrato ha ricevuto il saluto del Picchetto e gli Onori Militari solenni tributati che in una giornata plumbea ha assunto un significato altamente spirituale. Il giorno successivo a Castiglione Falletto si è svolto l'atto finale nel Cimitero dove la cassetta avvolta in questa occasione anche dal Tricolore Navale, è stata posta davanti alla tomba della mamma. Sono seguiti gli interventi di altre alte autorità e a conclusione i commenti personali di Riccardo Preve e Luca Ghersi; la cassetta è stata inserita a fianco alla Mamma Francesca Destefanis insieme ad un modellino del R. Smg. *Macallè*.

A tumulazione conclusa, tra lo stupore generale, ci siamo accorti che il 24 novembre è il giorno del Compleanno della mamma; quale regalo migliore per questa povera donna!!! Avessimo voluto farlo coincidere programmando l'evento non ci saremmo mai riusciti.

Desidero ringraziare in primis l'amico/socio Riccardo Preve per la ferrea volontà con la quale ha perseguito questo "sogno", i "miei" Soci del Gruppo di Savona e la Presidenza Nazionale dell'ANMI che ci ha appoggiato e consigliato sempre al meglio. Un doveroso pensiero alla Marina Militare, e un sincero plauso alle Amministrazioni Comunali di Savona e Castiglione Falletto per la loro incondizionata disponibilità nei nostri confronti, a tutti i cittadini che hanno partecipato in silenzio e commozione ed agli splendidi abitanti del Paese piemontese che ci hanno accolti come in famiglia. Infine un sincero abbraccio alle centinaia di persone che ho/abbiamo conosciuto in questi anni che ci hanno sempre sostenuto ed incoraggiato condividendo gli stessi ideali di Patria, senso del dovere e solidarietà che sono serviti da stimolo per non mollare nei momenti di difficoltà e sconforto.

Bentornato a casa Carlo, dopo un lungo percorso iniziato troppi anni fa! La positiva conclusione della tua vicenda la eleviamo a simbolo di tutti i Marinai che nei Mari e gli Oceani del Mondo, in Pace ed in Guerra compiendo sempre il loro dovere, non sono tornati alla Base!

Onore a te, Onori a loro.
W la Marina Militare W l'Italia

Un paese di cordai

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Castelponzone, un antico borgo dove si fabbricavano corde per le varie Marine militari europee, tra cui quella degli zar. Gli anziani del borgo ricordano di una commessa da parte della Marina imperiale russa per delle corde tra cui una da 4 quintali lunga 120 metri, e che per costruirle si misero insieme 12 cordai. Nel 1700 la Marina inglese auspicava l'acquisto di canapa dall'Italia, allora seconda produttrice in Europa dopo la Russia, ma prima per la qualità della fibra. Castelponzone è stato un centro rinomatissimo per la produzione di funi, in paese sono state realizzate corde che sono poi partite alla volta di Russia, Francia, Spagna, e Germania. Sono ricordi tramandati vocalmente da padre in figlio, da cordaio a cordaio. Nei campi veniva seminata e raccolta la canapa che poi serviva a realizzare le corde attraverso un procedimento complesso che coinvolgeva adulti e bambini.



Una corda tesa tra la terra e il fiume, potremmo definire così Castelponzone, infatti un nodo di corda è il suo simbolo. Oggi frazione del comune di Scandolara Ravara in provincia di Cremona. Quest'antico borgo senza più mura, che sorge sonnacchioso nella placida campagna cremonese cercando di salvare la memoria del passato, quando fiorenti erano i commerci e numerosi i cordai. La filiera agricola-artigianale teneva insieme il lavoro della terra, le funi prodotte dalla canapa, le botteghe ed i commerci. Il cuore di tutto erano sempre la campagna e il Po, che un tempo scorreva a solo pochi chilometri dall'abitato. Un antichissimo borgo fortificato che lega già agli inizi del trecento, il suo nome alla famiglia Ponzone, quando Ponzino Ponzone lo acquista e lo fortifica ricostruendo una rocca preesistente. Il borgo assume però importanza quando il duca di Milano Filippo Maria Visconti (1392-1447) lo concede in



Castelponzone (CR)

feudo nel 1416 a Galeazzo Ponzone. Una tradizione che affonda le sue radici all'epoca dei Ponzone quando i Conti, che dominavano il feudo dal 1416, fecero arrivare direttamente dalla Toscana i cordai per insegnare il mestiere agli abitanti del luogo. Un'arte che per secoli ha rappresentato la principale attività produttiva del luogo. Il periodo tra le due guerre mondiali è documentabile, attraverso le testimonianze orali, di un'industria della corda decentrata a domicilio. Si comperava la canapa a balle a Bologna, Ferrara, Rovigo e la davano al cordaio, che la lavorava (pettinatura, filatura, lucidatura) e riportava al padrone la corda, pagata a cottimo secondo il peso. La canapa veniva data in ragione del numero dei componenti la famiglia: 50, 70, 100 Kg. Le famiglie numerose facevano la corda grossa, per la Marina, la cui lavorazione richiedeva maggiore forza fisica. Per far la corda, prima della relativa meccanizzazione rappresentata dall'impiego dell'energia elettrica, occorrevano almeno tre persone: il cordaio per filare, una persona per girare la ruota e un'altra per tenere il gancio.

La produzione, che pur con fasi alterne, si mantenne alta per tutto l'Ottocento, cominciò a declinare nel corso del Novecento per effetto della diminuzione della richiesta di prodotto (introduzione e ampliamento della navigazione a vapore, concorrenza esercitata da altre fibre naturali meno costose, come il cotone, la iuta, l'abacà o canapa di Manila), fino a scomparire a causa di molteplici fattori concorrenti: affermazione delle fibre sintetiche (rayon, nylon), basso grado di meccanizzazione della coltura con alto impiego di manodopera, concorrenza di colture più remunerative come la barbabietola da zucchero o i frutteti specializzati e altre colture ortive. L'introduzione della macchina a vapore, sperimentata con successo nella trebbiatura e applicata alle macchine decanapulatrici, che svolgevano entrambe le operazioni di scavezzatura e gramolatura, diede impulso alla ricerca di soluzioni soddisfacenti



per la meccanizzazione di queste fasi lavorative, nel tentativo di ridurre costi e tempi di lavorazione. Quello della canapa era un settore florido fino agli anni 50 del secolo scorso, questo grazie alla grande versatilità del prodotto utilizzato per realizzare carta, tessuti, oli e cosmetici poi caduto nell'oblio a causa della concorrenza di materiali alternativi e della messa al bando della piantina madre della marijuana.

La canapa coltivata e lavorata in Italia era suddivisa in parti uguali 50% per uso navale e 50% per uso agricolo.

Paesi come la Cina che vanta ben novantamila ettari di terreno dedicati a questa pianta, quasi gli stessi vantanti dall'Italia solo cent'anni fa, che ora primeggiano per quantità di coltivazione. La Francia non ha mai smesso di coltivare canapa. L'Italia ha riabilitato solo nel 1998, la coltivazione delle piante a basso tenore di "Thc" (la sostanza responsabile degli effetti stupefacenti). Oggi la produzione è ancora molto arretrata. Mancano i macchinari e soprattutto mancano i centri di prima trasformazione. Ma da qualche anno un gruppo di agricoltori-sperimentatori ha ripreso la produzione. Oggi, timidamente, si è arrivati a 400 ettari coltivati a canapa in tutta Italia e solo nel 2015 la vendita del raccolto ha fatturato seicentomila euro. Sono numeri in crescita, incoraggianti ma pur sempre bassi rispetto a quelli dei concorrenti stranieri. La piccola comunità di questa frazione di Scandolara Ravara non ha ceduto ad avventate espansioni urbanistiche e nuove edificazioni, ma si è concentrata sulla protezione dell'esistente. Oggi si viene qui per fare l'elogio della ruralità, della vita di campagna; per gli orizzonti aperti, cascine, profumo di fiori e scorrere di acque, e tutto parla del fiume Po. Il "Museo dei Cordai" costituisce una novità, nasce col preciso intento di costituire la memoria storica di un fenomeno sociale che ha caratterizzato questo borgo per almeno due secoli, legato all'attività della fabbricazione della corda, che ha assunto un forte rilievo fino a coinvolgere buona parte degli abitanti. Nel Museo si trova raccolta una rassegna completa degli attrezzi usati nelle diverse epoche per la fabbricazione della corda, e un vasto campionario di corde e di manufatti, da quelle usate per i finimenti dei cavalli ai cordami più pesanti, destinati ai lavori agricoli o alla marineria.



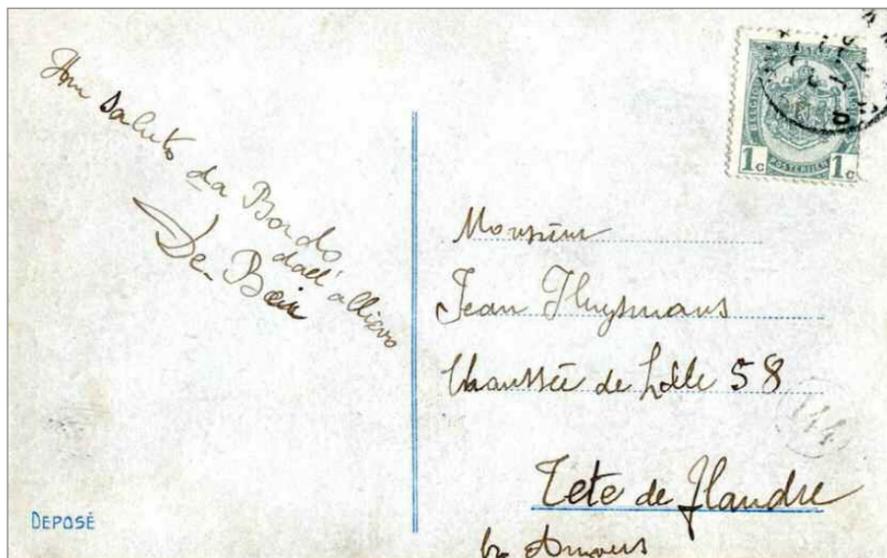
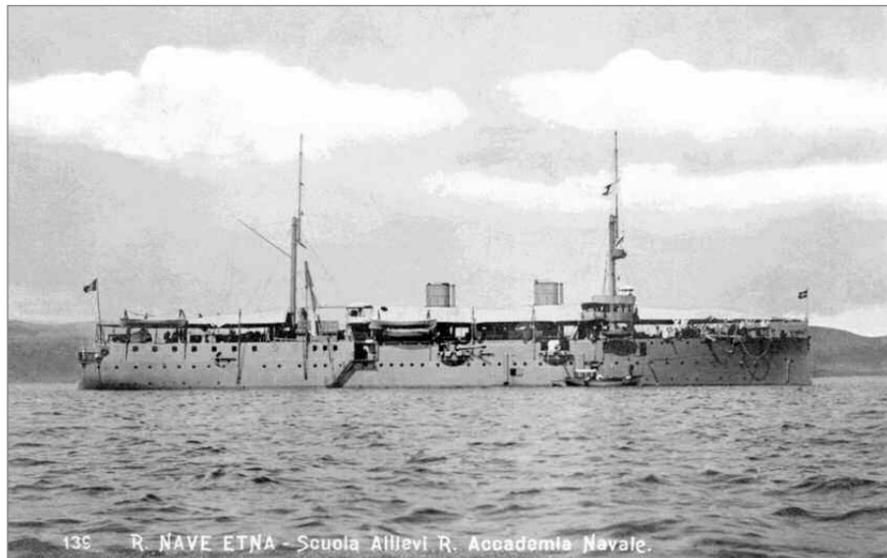


Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
Socio del Gruppo di Livorno

Prenderemo oggi le mosse da questa cartolina della R. Nave *Etna* risalente all'estate del 1908, quando l'unità era impiegata come nave scuola per gli allievi dell'Accademia Navale. L'importanza dell'*Etna* come nave scuola appare evidente se si considera che tutte le unità precedentemente impiegate erano dotate di apparato velico per la propulsione.

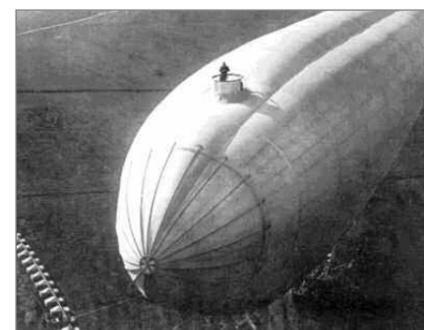
Quando nel 1901 la Marina degli Stati Uniti prese la decisione di impiegare come nave scuola una corazzata di tipo non recente e adatta a navigare solo a vapore, si aprì un dibattito, in tutte le principali marine, sul tipo di unità più idonea alla formazione dei giovani ufficiali. Alcuni sostenevano la teoria che le campagne dovessero essere svolte su torpediniere o cacciatorpediniere. L'ammiraglio Giovanni Bettolo, allora comandante dell'Accademia Navale, intervenne nella questione dell'educazione e dell'istruzione necessaria agli allievi osservando che le campagne svolte sopra le siluranti avrebbero avuto il grave inconveniente di non permettere, per il particolare ambiente, un adeguato e regolato sviluppo di gran parte delle istruzioni di carattere teorico-pratico da svolgere a bordo e che quindi le soluzioni potevano essere o quella in uso nella Marina inglese di imbarcare gli allievi, al termine dei corsi a terra, per una campagna molto lunga in mari lontani, essendo in tal caso possibile impartire un'adeguata istruzione anche impiegando navi con propulsione solo a vapore, oppure quella di intercalare, in linea con la nostra tradizione, i periodi di istruzione a terra, con campagne brevi: così facendo la navigazione a vela era ritenuta necessaria. Un contributo di pensiero venne nel 1904 dall'allora capitano di fregata Paolo Thaon di Revel, che comandava il *Vespucci*, e che al termine della campagna, nel riferire sulla traversata dell'Atlantico e l'approdo a Baltimora e a New York avvenuto tra le nebbie e i ghiacci, metteva in evidenza l'utilità della navigazione fatta quasi totalmente a vela, d'inverno e con tempo non favorevole, ma invitava a considerare se



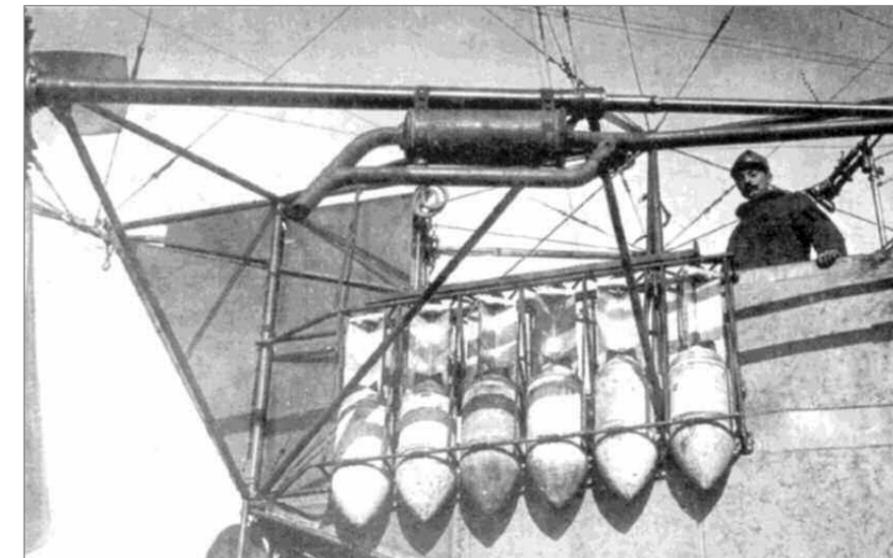
non fosse opportuno, per una più efficace istruzione degli allievi, far compiere parte della navigazione su navi più moderne. La proposta fu attuata tre anni dopo e, dal 1907 al 1914, la campagna annuale fu svolta appunto sull'*Etna*, esclusivamente adatta a navigare a vapore (dal 1911 è stata impiegata come nave scuola anche la R.N. *Flavio Gioia* e dal 1913 l'*Amerigo Vespucci*). L'*Etna* era un incrociatore protetto, costruito nei cantieri di Castellammare, entrato in servizio nel 1887. Aveva come sue principali caratteristiche la protezione cellulare ideata qualche anno prima da Benedetto Brin, una leggera corazzatura orizzontale (ossia dei ponti), un forte armamento e un'elevata velocità. Le unità di questo tipo furono tuttavia rapidamente superate, dal punto di vista tecnico, dall'evoluzione delle

artiglierie e dall'affermarsi degli incrociatori corazzati, più adeguati alle esigenze belliche, ma trovarono comunque idoneo e lungo impiego nel servizio oltremare. Come ormai sapete, a noi curiosi piace capire se la cartolina può dirci qualcosa di più. E allora proviamo a vedere il retro. La firma è dell'allievo De Bei. Carlo De Bei nasce a Chioggia il 7 febbraio 1888 ed entra in Accademia nel 1906 conseguendo la nomina a guardiamarina nel novembre del 1909. Durante la prima guerra mondiale si distinguerà come comandante in seconda e successivamente comandante di dirigibili. Lo troviamo per la prima volta nell'equipaggio del dirigibile *M.6*, appena consegnato alla Marina ed in servizio dal luglio 1916 nella base di Jesi. La sua prima azione era stata

programmata per il 2 agosto contro Pola, con l'aeronave comandata dal capitano di corvetta Giulio Valli e con l'equipaggio formato, oltre che dal tenente di vascello De Bei, dai sottotenenti di vascello Arrigo Osti e Angelo Varoli-Piazza e dal motorista Armando Novello. Il cattivo tempo costrinse però il dirigibile al rientro con una navigazione agevolata dalla presenza di siluranti italiane lungo la rotta di avvicinamento, necessarie come punti di riferimento e per eventuali interventi di soccorso in mare. La successiva azione è stata una missione di bombardamento sulla stazione siluranti e sui cantieri di Lussinpiccolo. La sera del 3 settembre l'*M. 6* partendo da Jesi raggiungeva alle 22 l'obiettivo centrando le bombe (600 chili di esplosivo) specialmente sul cantiere "Premuda" e sulla banchina della capitaneria, bersagli chiaramente individuati, e rientrava senza subire alcuna reazione nemica. Così la ricorda Giulio Valli nelle sue memorie: "Partimmo in una bella serata senza luce il 2 settembre¹. Giungemmo sulle vicinanze dell'arcipelago a 2.000 metri di quota: riconobbi i particolari della terra e li feci riconoscere agli altri ufficiali (si parlava spesso di bombardamenti aerei inesatti) e sganciammo le bombe con la massima esattezza possibile. Erano circa le dieci di sera, di domenica. Si contarono tutti gli scoppi, segno che essi erano avvenuti su terra e avevano perfino illuminato il ventre del pallone. La città si spense e si notò qualche scoppio contraereo nelle nostre vicinanze. Facemmo una bella evoluzione e dirigemmo verso casa frenando la salita dovuta all'alleggerimento per le bombe gettate".



Alla fine del successivo mese di ottobre l'*M.6*, sempre con Giulio Valli come comandante e Carlo De Bei come secondo, compiva un'ardita incursione su Sebenico avendo come obiettivo il porto ed i piroscafi del "Lloyd Austriaco" concentrati



nel la-go di Proklyan. Partiti alle 16 del 31 ottobre da Jesi, il dirigibile compiva in cinque ore la traversata dell'Adriatico raggiungendo alle 21 Sebenico. La missione fu condotta a termine in modo perfetto lanciando sugli obiettivi 660 chili di esplosivo. Ma lasciamo nuovamente la parola a Giulio Valli: "La traversata fu lunga e complicata dal vento di bora che spirava ad alta quota, sì che mentre eravamo in attesa della terra di prua, scorgemmo sotto di noi uno scoglietto isolato che non poteva essere che Pomo. Rettificai la rotta; poco dopo avvistammo Spalato, Traù, l'isola di Zuri, e dirigemmo sull'obiettivo. Le bombe caddero sulla sponda del canale di accesso al porto e sulle navi e qualche colpo contraereo ci salutò. Ma avevamo appena ultimato il getto che, con un colpo secco, uno dei motori piantò. Diminuita la velocità la manovra dinamica per regolare la quota risultò complicata, ma la situazione fu dominata. Dall'altra riva dell'Adriatico a quell'altezza si vedeva il faro di Ancona acceso per noi e fu di buon augurio. Il ritorno fu un po' lungo, ma con la quota più bassa si evitò la corrente aerea della bora. Avvistammo una delle torpediniere² che erano dislocate lungo la nostra rotta; le segnalammo che eravamo in avaria e che ci scortasse. Ma tutto finì bene compreso il grido vittorioso del personale di manovra". Per queste due operazioni Carlo De Bei sarà decorato con la medaglia d'argento al valor militare. Una seconda medaglia d'argento la meriterà due anni più tardi, quando gli fu affidato il comando del dirigibile *M.15*, di base a Grottaglie, ceduto alla Regia Marina dall'Esercito nel maggio 1918.

Una prima missione contro il porto di Durazzo, guidata da De Bei, ebbe luogo nella notte sul 2 agosto, mentre quelle successive si svolsero il 6 e il 16 agosto, tutte caratterizzate da successo: altre tre missioni contro obiettivi in territorio albanese e il porto di San Giovanni di Medua ebbero luogo nel mese di settembre 1918. Questa la motivazione della decorazione: "Quale comandante di aeronave preparava ed eseguiva sei successive importanti missioni di bombardamento nonostante le avverse condizioni atmosferiche, compiendo una media di volo di 11 ore e 450 Km di percorso sul mare. Durante tali missioni dava prova di grande perizia, spirito guerresco e calma, riuscendo sempre e nonostante l'intenso fuoco nemico, a ritornare all'aerostato dopo aver completamente espletato il suo compito" (Durazzo, 1-7 agosto; Ragozina, 4-13 settembre 1918). All'ammiraglio Carlo De Bei è intitolata la sezione ANMI di Chioggia.

Note

- (1) Valli riporta la data del 2 settembre, ma era sicuramente il 3. Lui stesso ricorda subito dopo che era domenica sera, il che conferma la data del 3.
- (2) Erano i cc. tt. *Carabiniere, Alpino e Fuciliere*.

Bibliografia

- *La Marina Italiana nella grande guerra - Volume III - Ufficio Storico della R. Marina - Vallecchi - 1938*
- *Le Medaglie d'argento al valor militare - Ufficio Storico della Marina Militare - 1999*
- Giulio Valli - *Tra mare e cielo - Vita di un uomo fortunato - Fondazione della Cassa di Risparmio di Terni e Narni - 2004*
- AA.VV. - *Navi scuola a Livorno - L'Accademia Navale e la cantieristica livornese - Sillabe - 2007*
- Michele Cosentino - "I dirigibili della R. Marina" in *Rivista Marittima* - Novembre 2015

Panoramica navale

Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale

Parlando di Marine militari, in questo numero del Giornale vogliamo esulare dallo schema adottato nei numeri precedenti e concentrarci sull'Europa e in particolare sull'Italia: l'ultimo periodo è stato infatti denso di eventi significativi per la Marina Militare, per i suoi uomini, le sue donne e per tutti i suoi mezzi, all'opera dentro e fuori dal Mediterraneo...



Il sottomarino *Scirè* e il suo comandante rendono gli onori durante la "Mare Aperto 2019" (Foto G. Arra)

Cominciamo proprio raccontando che la fregata *Carlo Margottini*, impegnata già da marzo nell'oceano Indiano nelle operazioni di contrasto alla pirateria, ha raggiunto un traguardo simbolico, un momento significativo nella vita di ciascun marinaio; l'unità è in azione sotto la bandiera dell'Unione Europea e la sua zona operativa è prevalentemente il Golfo di Aden, inquadrata nell'operazione che va sotto il nome di Atalanta e che ormai i nostri lettori conoscono. Va comunque ricordato che il *Margottini*, così come altre navi della Marina Militare e di altre forze navali europee, sono ancora chiamate a contrastare la pirateria marittima, che in quelle zone di mare continua a rappresentare una minaccia per la libertà di navigazione del traffico mercantile e in particolare, per il trasporto degli aiuti umanitari del World Food Programme delle Nazioni Unite. Ai primi di aprile, il *Margottini* ha iniziato a pattugliare una zona marittima che ha portato l'unità verso sudest, raggiungendo l'Equatore, superando la latitudine di 00°00' e facendo così ingresso nell'emisfero australe. In omaggio alla tradizione marinara, è noto che il passaggio dell'Equatore rappresenta simbolicamente un traguardo da raggiungere per i marinai ed è un momento di aggregazione e condivisione di cui beneficiano, anche con riti goliardici, tutti i membri dell'equipaggio. Per svolgere questa e altre missioni importanti nel grande teatro marittimo medio-orientale e africano, il *Margottini* era partito dalla Spezia il 15 gennaio ed è possibile che quando queste note saranno lette l'unità sarà rientrata in Italia.

Dal 29 aprile al 10 maggio 2019, la Squadra Navale della Marina Militare è stata impegnata in quella che è probabilmente l'esercitazione

più importante svolta con periodicità regolare. Si tratta dell'esercitazione "Mare Aperto 2019", svoltasi nel Mediterraneo centrale e meridionale a cura di numerose unità navali italiane e di altre Nazioni, e con la partecipazione di naviglio e reparti della Guardia Costiera, dell'Aeronautica Militare, dell'Esercito Italiano e della Guardia di Finanza, nonché di Canada, Francia, Olanda, Portogallo, Spagna, Gran Bretagna e Stati Uniti. In totale, l'esercitazione "Mare Aperto 2019" ha visto all'opera 40 unità navali di superficie, 5 sottomarini, 30 velivoli ad ala fissa e rotante italiani ed esteri, oltre a una forza da sbarco composta da 400 Fucilieri di Marina della Brigata Marina San Marco, una aliquota di militari del reggimento lagunari "Serenissima" dell'Esercito Italiano e 180 Fucilieri di Marina del "Tercio de Armada" spagnolo. In particolare, le unità della Marina Militare erano la portaerei leggera *Giuseppe Garibaldi* (nel ruolo di nave ammiraglia e con un nucleo di velivolo imbarcati AV-8B Harrier II Plus e di elicotteri MH-101), il sottomarino *Scirè*, i due incrociatori lanciamissili *Caio Duilio* e *Andrea Doria*, quattro fregate classe "Bergamini" (*Carabiniere*, *Alpino*, *Luigi Rizzo* e *Martinengo*), due fregate classe "Maestrale" (*Zeffiro* e *Grecale*, quest'ultima usata come nave comando cacciamine), i pattugliatore *Comandante Foscarelli* e *Cassiopea*, i cacciamine *Vieste*, *Termoli* e *Alghero*, i rifornitori di squadra *Etna* e *Stromboli*, l'unità d'assalto anfibio *San Giorgio*, le unità idroceanografiche *Galatea* e *Magnaghi* e la nave cisterna ausiliaria *Tirso*.

Le unità navali estere erano invece le seguenti: Spagna (la fregata *Numancia*, l'unità d'assalto anfibio *Galicia* e il rifornitore di squadra *Cantabria*), Gran Bretagna (il cacciatorpediniere lanciamissili

Duncan), Olanda (il cacciatorpediniere lanciamissili *Evertsen*), Stati Uniti (il cacciatorpediniere lanciamissili *Bainbridge*). Da rilevare che la partecipazione della Marina degli Stati Uniti è stata impreziosita dalla presenza, seppur non direttamente nel teatro dell'esercitazione, della portaerei *Abraham Lincoln*, accompagnata dalle unità di scorta e, probabilmente, da un sottomarino a propulsione nucleare. L'edizione 2019 della "Mare Aperto" è stata incentrata su operazioni di embargo e assalto anfibio, senza peraltro tralasciare le tradizionali attività belliche in ambiente marittimo, vale a dire difesa contraerei, lotta alle minacce subacquee, contrasto antinave e contromisure mine: sono state trattate anche tematiche relative al contrasto di traffici illeciti, alla gestione di crisi con minacce convenzionali e asimmetriche e di emergenze a bordo di unità navali. Lo scopo dell'esercitazione "Mare Aperto 2019" è stato il miglioramento dei livelli di efficacia e prontezza operativa e del processo d'integrazione interforze, interagenzie e internazionale, sempre più necessario e indispensabile per assicurare la difesa degli interessi dell'Italia, rafforzando in particolar modo la sorveglianza marittima nel Mediterraneo. Infine, va ricordato che anche l'edizione 2019 dell'esercitazione "Mare Aperto" ha visto la partecipazione di studenti - circa 50 - provenienti dall'università degli studi Aldo Moro di Bari, dall'università di Genova, dall'università la Sapienza di Roma, dall'università Ca' Foscari di Venezia e dalla Libera Università Internazionale degli Studi Sociali (LUISS) Guido Carli di Roma. Studenti e docenti, nell'ottica dell'interscambio culturale con le eccellenze del mondo accademico, sono stati coinvolti attivamente all'interno dei nuclei di pianificazione, nei ruoli di consulenti politici e legali, addetti alla pubblica informazione, nonché nei settori dell'ingegneria, della geologia e della geofisica marina.

La Marina Militare ha anche partecipato - con la fregata *Carlo Bergamini* - all'importante esercitazione "Formidable Shield 2019",



La portaerei leggera *Giuseppe Garibaldi*, con i velivoli Harrier II Plus durante l'esercitazione "Mare Aperto 2019" (Foto G. Arra)



Il varo del pattugliatore veloce *Tullio Tedeschi*, svoltosi a Messina l'11 maggio 2019 (Foto IMMSI)

guidata dagli Stati Uniti e svoltasi al largo delle isole Ebridi, a nordovest della Scozia, dal 7 al 18 maggio. L'esercitazione si svolge a cadenza biennale e il suo obiettivo è quello di incrementare il livello di interoperabilità fra le Marine e le forze militari della NATO nel delicato settore della difesa antimissili e antiaerei; a tal scopo, durante l'esercitazione le unità navali hanno fatto uso di missili di vario tipo. Oltre al *Bergamini*, la "Formidable Shield 2019" ha visto la partecipazione di cacciatorpediniere lanciamissili e fregate di Stati Uniti, Gran Bretagna, Olanda, Francia, Norvegia e Canada.

A Messina, l'11 maggio ha avuto luogo il varo del pattugliatore veloce *Tullio Tedeschi*, secondo e ultimo esemplare - il primo è stato battezzato *Angelo Cabrini* - di unità concepite per equipaggiare il Comando Subacquei e Incursori di strumenti moderni. Con una lunghezza di 44 metri e un dislocamento di 190 tonnellate, le due unità hanno un equipaggio formato da 27 effettivi, compreso un team di operatori delle forze speciali; le dotazioni di bordo comprendono un mezzo veloce Zodiac Hurricane 733, operato da un sistema integrato di lancio e recupero.

Il 25 maggio 2019 sarà invece ricordato per molto tempo come una data importante per la Marina Militare perché a Castellammare di Stabia ha avuto luogo il varo di quella che fino a questo momento rimane la più grande unità navale militare costruita per la Marina italiana dopo la conclusione della seconda guerra mondiale. Si tratta del *Trieste*, un'unità d'assalto anfibio che nella terminologia anglosassone è denominata "Landing Helicopter Dock", cioè una nave concepita ed equipaggiata con un ponte di volo e con un bacino allagabile per poter eseguire operazioni d'assalto anfibio sia tramite mezzi da sbarco tradizionali, sia tramite elicotteri. Al varo dell'unità, avvenuto negli stabilimenti Fincantieri e nella splendida cornice del Golfo di Napoli, ha partecipato il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli. Il *Trieste* ha una lunghezza massima superiore ai 230 metri e sarà larga 36 metri e si presenta come una portaerei, caratterizzata però da due isole separate: sul ponte di volo sono state ricavate 9 piazzole per il decollo e l'appontaggio degli elicotteri che, assieme agli spazi interni, permettono il trasporto a terra e in più fasi di circa 600 uomini: sotto al ponte di volo è presente un hangar per il ricovero degli elicotteri, un'operazione che avviene attraverso due ascensori da 210 mq di superficie e una portata di 40 tonnellate. Fin dalla fase preliminare del progetto, il *Trieste* è stato concepito come un'unità navale flessibile e modulare, facilmente riconfigurabile in modo da esprimere diverse potenzialità secondo il criterio dell'adattabilità intrinseca allo svolgimento di missioni tradizionalmente svolte da differenti tipologie di piattaforme.

Da ricordare infine che il 16 aprile, la Marina Militare si è arricchita di una nuova fregata: si tratta dell'*Antonio Marceglia*, ottava unità della classe "Carlo Bergamini" realizzata da Fincantieri nell'ambito del programma di cooperazione italo-francese noto come FREMM. Di base alla Spezia, la fregata è stata assegnata alla Prima Divisione Navale della Squadra Navale e ha iniziato la sua vita operativa con un intenso periodo di addestramento che le consentirà di essere "pronta al combattimento". E bene rammentare che per amor di precisione l'acronimo FREMM - fregate multimissione, applicabile sia alla lingua italiana sia a quella francese - non si riferisce alla classe delle unità costruite per la Marina Militare e per quella francese, ma al programma di cooperazione binazionale nel suo complesso.

Il Museo "Ferruccio Falconi"

Arte, ambiente, venezianità e marineria

Rudy Guastadisegni - Presidente del Gruppo di Venezia

92 anni suonati e molto ben portati, una feconda favella, un entusiasmo inarrestabile, una vita dedicata al mare, all'ambiente ed a Venezia.

È il capitano Ferruccio Falconi, mitica figura di uomo di mare, per decenni pilota di porto e presidente di associazioni legate alla marittimità della città, fondatore della CAM, l'azienda di famiglia che si occupa di lavori e bonifiche subacquee, oggi gestita dai figli Nicola ed Andrea che ne hanno seguito con successo le orme.

Nel suo curriculum vitae una grande quantità di attività professionali da guinness dei primati come l'incredibile quantità di pilotaggi (oltre 12.000). Per non parlare poi dell'attività editoriale di scrittore di cose marinare e venete con una dozzina di libri pubblicati e del suo prorompente attivismo a favore della salvaguardia dell'ambiente con particolare riguardo alla marittimità della laguna veneta. Ma non solo marinaio: per un certo numero di anni è stato contemporaneamente anche contadino con un vasto podere nelle campagne venete nel quale ha coltivato la passione familiare dei suoi avi, coltivatori e contadini di origine toscana. Ebbene, fedele al concetto che lo scopo fondamentale dei "grandi vecchi" è quello



di trasferire le loro conoscenze ed esperienze alle generazioni successive, il Comandante Falconi ha recentemente ristrutturato due appartamenti di sua proprietà situati al Lido di Venezia e li ha riempiti di cimeli, oggetti, ricordi, apparecchi



tecnic, strumenti di lavoro, attrezzature e molto altro di ciò che aveva gelosamente conservato o appositamente acquistato nell'arco di tutta la vita.

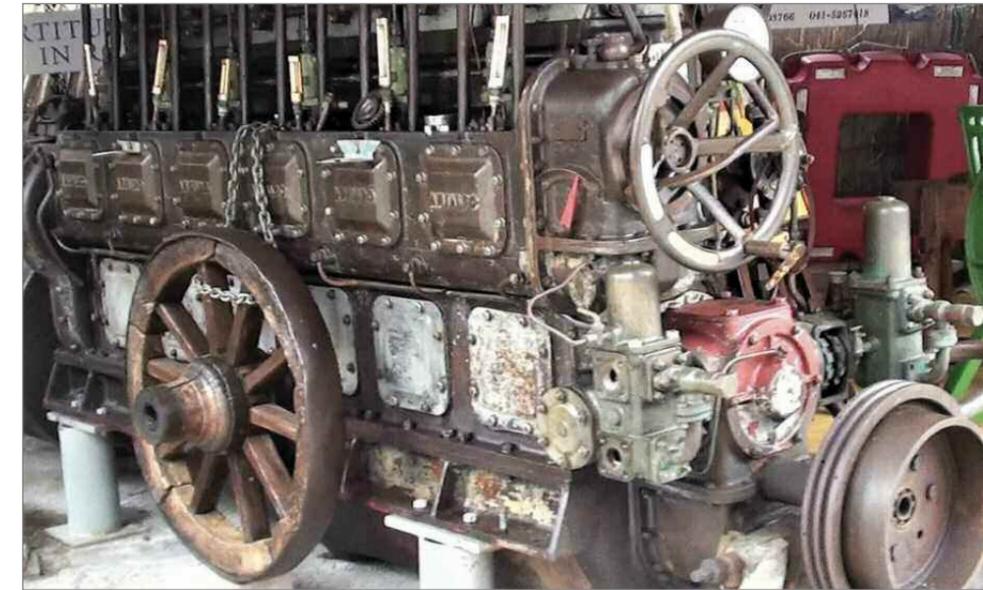
Una raccolta che racconta contemporaneamente la storia marinara e quella rurale delle genti venete a partire dagli inizi del secolo scorso fino ad oggi. Tutti oggetti autentici e, malgrado la veneranda età, quasi tutti funzionanti e, quello che risulta più affascinante per i visitatori, "accarezzabili".

Tra le varie curiosità nautiche un rarissimo (e forse unico) electric-ship-log o solcometro elettrico, uno dei primi "pesci" con sonar a scansione laterale, caschi da palombaro italiani ed americani, le eliche del motoscafo da corsa di Casiraghi, il motore Ansaldo 6 cilindri in linea da 180

cavalli che era a bordo della nave scuola dei marinai di Venezia ed il batiscuola da ricerca e ricognizione già appartenuto alla ditta CAM.

Tra gli oggetti rurali un tornio artigianale completamente in legno, ingegnosi apparecchi per l'imbottigliamento, l'impastratore delle farine, l'apertura di bottiglie, aratri ed erpici non motorizzati e centinaia di piccoli oggetti di uso quotidiano. Il tutto contornato da grandi quadri ad olio che raccontano l'evoluzione della storia marittima del porto di Venezia degli ultimi 80 anni.

Per questa singolare raccolta il capitano Falconi ha coniato un titolo azzeccatissimo: "Laboratorio didattico e museo marittimo Falconi d'arte, ambiente, venezianità e marineria"... un po' lungo ma



molto esaustivo circa la natura del luogo. Gli amici veneziani e soprattutto il gruppo ANMI di Venezia di cui il capitano è stato socio per moltissimi anni, gli hanno suggerito un nome stringato ma significativo: "Museo Falconi". Ed è con questo nome che il 22 maggio si procederà all'inaugurazione ufficiale del piccolo museo alla presenza di autorità militari e civili locali, durante la quale il gruppo ANMI di Venezia consegnerà a Ferruccio Falconi una medaglia d'oro con annessa pergamena come riconoscimento al merito della sua lunga e proficua attività a favore della marittimità veneziana, insomma una specie di Oscar alla carriera.

Il museo è visitabile gratuitamente (previo appuntamento) e si auspica un grande afflusso soprattutto di scolaresche alle



quali potranno essere mostrati gli oggetti della vita dei loro nonni e padri in modo che non vada perduta la memoria di un'importante parte della storia del Veneto e di Venezia.



Cannoniere Carmine De Dominicis

Giuseppe Nappo e Giovanni Terranova

“Preferisco guardare in faccia la morte che vivere segnato dal disonore della diserzione”

Era la fine di giugno del 1943, quando Carmine pronunciò quella frase profetica alla mamma Anna Longo. Con gli anglo-americani già sbarcati in Sicilia ebbe modo di ripeterla a quanti consigliavano di nascondersi attendendo l'evolversi degli eventi. Il fornaio di Pastena era un ragazzo responsabile, serio, scrupoloso, solo qualche mese prima aveva lasciato la panetteria dello zio per rispondere alla chiamata di leva nella Regia Marina; inquadrato al CEMM di Taranto, aveva fatto il corso da Cannoniere. Terminato l'addestramento ricevette una breve licenza da trascorrere tra i suoi familiari. Rispettoso al giuramento prestato alla Regia Marina, trascorsi quei pochi giorni tra i parenti, in una nazione squassata dalla guerra, con la città di Salerno sconvolta dai bombardamenti aerei, con la sua famiglia costretta dagli eventi a rifugiarsi tra le colline di Giffoni, non tentennò e fece rientro regolarmente alla base CEMM di Taranto; appena giunto gli fu indicato di recarsi alla base navale della Maddalena. Lì sull'isola non si sottrasse ai comandi e non lesinò il suo impegno militare. Intanto il quadro bellico mutava repentinamente. La Maddalena divenne il crocevia nevralgico e tragico che travolse tante esistenze. L'otto settembre ci fu l'armistizio con gli Alleati, la flotta della Regia Marina, con la corazzata *Roma* dell'ammiraglio Bergamini, mosse dalle basi dell'alto Tirreno e fece rotta verso la base sarda. Al contempo la stessa base maddalenina veniva, di fatto, prima presidiata, poi occupata militarmente dalle truppe tedesche in transito verso la Corsica. La mattina del 9 settembre gli alti ufficiali dell'ammiraglio furono tenuti in stato di arresto. Riuscendo solo a comunicare con la flotta il nuovo stato delle cose. La squadra navale italiana, in fase di avvicinamento alla base dovette cambiare rotta subendo poi l'attacco di bombardieri tedeschi che affondarono la corazzata *Roma* in quello stesso tragico pomeriggio. Nella base della Regia Marina, i vertici in isolamento ed interrotta la linea di comando, grazie ad un gruppetto di ardimentosi ufficiali si riuscì ad articolare un'azione militare atta a “reagire” alla prepotenza degli occupanti e tesa a liberare la Palazzina Comando dell'ammiraglio. Tra gli ideatori la rivolta lo stesso Comandante de La Maddalena, Capitano di Vascello Carlo Avegno, gli ufficiali di collegamento Marina- Esercito, Ten. Col. Vittorio Rota, il Maggiore Renato Barsotti del 391° battaglione costiero che si posero al comando delle batterie costiere, il sottotenente di fanteria Rinaldo Veronesi. Questi ufficiali, aggregando anche il personale civile della base, utilizzati come portaordini e messaggeri occasionali, riuscirono a raggruppare sotto i loro ordini un congruo numero di marinai, militari dell'esercito, il reparto di Carabinieri della stazione Marina, arrivando a guidare alcune centinaia di uomini. Il composito gruppo, la mattina del 13 settembre, sorretto dalle bordate



Carmine De Dominicis Cannoniere P.M., classe 1923
(La Maddalena, 13 settembre 1943)
(D.P. 12 maggio 1949) D.V.M. 140 “alla memoria”

Capo arma di una mitragliera posta a difesa di una batteria, durante un violento bombardamento della batteria stessa da parte dei tedeschi rimaneva calmo al proprio posto infondendo nei compagni serenità e coraggio. Colpito gravemente dallo scoppio di una granata dirompente, conscio della prossima fine, noncurante di sé stesso continuava ad infondere energia ai propri compagni. Esempio di dedizione al dovere fino al supremo sacrificio.

delle batterie costiere, fu fatto uscire da caserme e arsenale per attaccare l'edificio comando dove erano tenuti prigionieri gli alti ufficiali dell'ammiraglio. A La Maddalena i combattimenti si svilupparono per l'intera mattinata, agli attaccanti riuscì la cattura di decine di tedeschi reclusi nell'arsenale. Alle 17,30 i tedeschi chiesero una tregua, impegnandosi a liberare gli alti ufficiali loro prigionieri. Una tregua, e una liberazione degli alti ufficiali, che ventiquattro italiani e otto tedeschi non videro, caduti nel violento combattimento. Nel corso degli articolati scontri di quella giornata si conteranno anche quarantasei italiani e ventiquattro tedeschi feriti. Con tale reazione le Forze Italiane ripresero la propria autonomia operativa nella base navale. Due dei principali promotori e animatori della reazione, Carlo Avegno e Rinaldo Veronesi furono tra gli italiani caduti. In quell'infausto 13 settembre, alle ore 12 circa, cadde anche il Cannoniere Carmine De Dominicis, ferito al petto in combattimento in un'azione militare particolarmente efficace. Carmine non aveva compiuto vent'anni e aveva trascorso solo 215 giorni con il “camisaccio” sulla pelle, eppure aveva saputo testimoniare - senza se e senza ma- cosa intende un salernitano per “Giurare Fedeltà!”. Carmine De Dominicis come tanti altri caduti nell'azione di rivolta contro i tedeschi venne sepolto nel cimitero de La Maddalena. In seguito i resti vennero traslati nel Sacrario della Marina Militare. Lì, nell'Ossario, Carmine oggi riposa vicino al pluridecorato Carlo Avegno e tra gli altri medagliati alla memoria per l'azione del 13 settembre 1943. Essi ricorderanno a chi ha cuore che a La Maddalena una parte degli uomini in armi decise di vivere lo stesso ideale di Carmine: “Preferisco mettere in conto la morte per la Patria a una vita futura segnata dall'ombra del disonore”. Per quella pagina gloriosa di storia italiana, Carmine De Dominicis fu uno dei decorati, venendo insignito nel 1949 dalla Marina Militare della Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria.



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



ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

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

Seguici su Facebook

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



OROLOGIO UOMO
Cassa: in acciaio con lunetta unidirezionale, diametro 40 mm
Fondello: in acciaio serrato a pressione
Corona: a vite Bracciale: 22 mm acciaio satinato e lucido
Quadrante: lucido, indici in rilievo

Su: **www.pontedicomando.com**
è attiva la nuova sezione “oggettistica”



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

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



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