



# Marinai d'Italia

*"Una volta marinaio... marinaio per sempre"*

MENSILE  
DELL'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA

## Varo di Nave *Thaon di Revel*



Anno LXIII

**n. 11/12 • 2019**  
**Novembre/Dicembre**

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





## “Il Gioiello” di Vicenza

**Girolamo Trombetta**  
Presidente del Gruppo di Vicenza

Nell'ambito della manifestazioni e celebrazioni che si sono svolte a Vicenza a cura dell'“Associazione Pigafetta500” per il cinquecentenario dell'impresa condotta da Ferdinando Magellano e descritta dal suo diarista Antonio Pigafetta ne “Il primo viaggio intorno al mondo”, è stato chiesto al Gruppo ANMI di trasportare a mano e in spalla nella tradizionale processione diocesana del 7 e 8 settembre, “il Gioiello” di Vicenza, un manufatto di oltre 60 kg, creato dai “Maestri Orafi Vicentini”, in argento e che raffigura la città di Vicenza dal centro storico fino alla Basilica Santuario di Monte Berico, percorrendo le antiche vie della città (compreso l'accesso all'“Arco delle Scalette” e al Santuario incluse le 200 scalette, opera di Andrea Palladio).

Alla manifestazione era presente il Vice Presidente Nazionale Avv. Paolo Mele. Alla processione hanno altresì partecipato il Sindaco e Presidente della Provincia di Vicenza Avv. Francesco Rucco, la Vice Presidente della Provincia Dott.ssa Maria Cristina Franco.

### Notizie storiche

“Il Gioiello” è un capolavoro di fede e di gioielleria fatto costruire dai vicentini nel 1578 come ex-voto per scongiurare le continue epidemie di peste. Il consiglio cittadino lo affidò simbolicamente nelle mani del patrono San Vincenzo perché lo consegnasse alla patrona della città, la Madonna di Monte Berico, attraverso una processione religiosa che partisse dalla chiesa di San Vincenzo in Piazza dei Signori fino al Santuario.

Realizzato partendo dalla “pianta angelica”, custodita in Vaticano, con la supervisione di Andrea Palladio e la maestria dell'orafo Cesare Capobianco (documentato) perché rappresentasse l'anima della città nel pieno della sua trasformazione in “teatro urbis” neoclassico. Nelle campagne d'Italia del 1797 le truppe napoleoniche razziarono la maggior parte dell'oreficeria ricavandone materiale prezioso e tra questi “il Gioiello” che da allora sopravvisse nella memoria solo attraverso sei dipinti ad olio conservati in chiese e istituzioni della provincia.

Nell'ambito della rinascita dei due simboli storici della città, il “Giro della Rua” e “il Gioiello”, lo storico Davide Fiore riunì nel 2009 al museo Diocesano i membri del futuro comitato scientifico, ognuno per la sua specifica capacità all'interno del progetto.



### Contributi 2019

Gruppo di Conegliano (TV) € 50,00

Gruppo di Sarzana (SP) € 19,00

## Lettera a Babbo Natale



Come faccio sempre, durante le feste di Natale, mentre i collaboratori sono tutti in vacanza e la pace regna finalmente sovrana in ufficio, coi telefoni stranamente silenziosi ed il piazzale della caserma vuoto, senza i Fucilieri del “San Marco” in addestramento

all'ordine chiuso, dedico qualche ora a riordinare carte e scrivania. Ho trovato una letterina che, evidentemente, era rimasta nella cartella intitolata “Domani”, quella che non si svuota mai e desidero condividerla con voi, prima di impostarla. Recita così:

«Caro Babbo Natale, sono un'anziana Associazione d'Arma, quella dei Marinai d'Italia, ho oltre cento anni e sento il peso della mia età e della responsabilità che agli anni si accompagna. Ti scrivo per i miei figli, ne ho tanti, più di trentamila ma ancor più ne avevo negli anni passati. Molti di loro mi hanno lasciato, chi salpando per l'ultima missione, chi stanco di stare vicino ad una vecchia come me, di cui non condivideva più stile ed ideali. Molti, però, mi amano ancora e mi confortano con la loro amicizia, stima e presenza. Io mi sento bene, ancora giovane ed in gran forma, ho da poco rinnovato anche il mio maquillage dandomi un nuovo statuto che credo, a giudicare dall'unanime consenso riscosso, possa ridare vigore ai tiepidi e nuova linfa vitale ai giovani che vogliono venire a trovarmi. Ti chiedo, per queste feste di Natale, di portare a ciascuno dei miei figli quello di cui hanno veramente bisogno, a prescindere da ciò che loro stessi ti hanno già scritto di desiderare come regalo. Ma tu dai ascolto a me, perché li conosco meglio di chiunque altro. Dunque, ti chiedo di portare loro buona salute, un buon lavoro a padri, madri e figli, una bella casa, tranquillità economica e serenità in famiglia. Sono cose essenziali, quelle di cui, credo, non possano davvero fare a meno. Il resto fa parte del superfluo; decidi tu in merito. Capisco che per ottenere alcuni di questi doni, come la salute e la serenità, occorra anche una buona dose di fortuna e tu dàgliela, una buona volta, ed anche in dose esagerata! Ma per gli altri regali, caro Babbo Natale, per il lavoro, per la stabilità economica, per godersi la propria bella casa, ci vorrebbe che tu portassi ai miei figli, innanzi tutto, dei buoni governanti e onesti amministratori che si occupassero finalmente di noi tutti piuttosto che continuare a litigare e perdere tempo in provvedimenti di interesse dei soliti pochi. Allora, porta loro buon senso, buona volontà, un po' di lungimiranza (ci accontenteremmo anche di una piccola dose), e ferma determinazione a mettere gli interessi della collettività in cima ai loro pensieri. Io ed i miei figli ti assicuriamo che manterremo saldo ciò che serve, prima di ogni altra cosa, a costruire o ricostruire, ossia l'orgoglio di essere Italiani, anche se di questi tempi non mi sembra sia più molto di moda e si faccia fatica a conservarlo e trasmetterlo ai più giovani. Infine, mio caro Babbo Natale, ti prego, regala a tutte le migliaia di miei figli la consapevolezza che quello che hanno sempre avuto, e che forse negli ultimi tempi hanno un po' perso, sia il fondamento della nostra vita di marinai, la voglia di non mollare mai, di sognare e di realizzare i nostri sogni.

“Navigare è sognare” l'aveva scritto anche il nostro antenato Cristoforo Colombo nel suo diario. E lui, da buon marinaio, non ha mai mollato davvero. Con affetto, buon Natale».



**Felice Anno Nuovo a tutti coloro che sono e si sentono nell'animo Marinai d'Italia**



**In copertina**  
15 giugno 2019.  
Varo di nave *Thaon di Revel*  
(Foto di Renato Ruffino)

**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

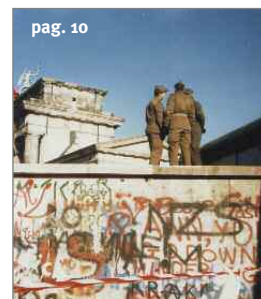
**C.C. Postale**  
n. 26351007  
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN 0  
IBAN: IT 740076010320000026351007  
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

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

L'informativa sul trattamento e protezione dei dati personali è riportata sul sito dell'Associazione [www.marinaitalia.com](http://www.marinaitalia.com) sezione "informativa privacy"



## Sommario



pag. 10



pag. 14



pag. 16



pag. 24

**1 Editoriale** del Presidente Nazionale

**4 Varo del pattugliatore polivalente d'altura *Thaon di Revel***

**6 Tra memoria e storia**

**9 La celebrazione della Spedizione Nobile al Polo Nord**

**10 Le crepe nel Muro**

**13 Storia di un berretto da marinaio**

**14 Le cartoline raccontano...**

**16 1915-1918**  
**Ambulanze e ospedali sull'acqua**

**20 Storia del "crest"**

**22 Chiamatemi comandante**

**24 Il marinaio Acefalo e l'antropologo forense**

**27 ITALAIR Quaranta anni e non li dimostra**

**28 Esperienze a bordo**  
**della nave scuola *Amerigo Vespucci***

Continua l'invio della foto di una Unità Navale della M.M. in linea operativa, ovvero della Regia Marina (foto o disegno storico) allegata al "Giornale". Ci eravamo lasciati con la silhouette del Regio Smg. *Scirè* (nr. di Giu./Lug.); in quello di Ago./Set. nulla è stato inserito trattandosi del solo "Diario di bordo" mentre nel "numero speciale" per il XX Raduno Nazionale, di Ottobre, abbiamo selezionato la portaerei *Cavour*. In questo numero il lettore troverà la foto del Regio incrociatore leggero *Bartolomeo Colleoni*. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale sul *Colleoni*, uno degli incrociatori della classe "Alberto di Giussano", da 6.570 t., in piena efficienza bellica, si abbatté il destino avverso: il 18 luglio 1940 salpò da Tripoli col *Giovanni delle Bande Nere* diretto a Leros (Mar Egeo) per contrastare il naviglio britannico in quell'area. Nelle prime ore del 19 luglio vennero intercettati al largo di Capo Spada (Creta) dall'incrociatore australiano *Sydney* e da cinque cacciatorpediniere nemici. Nella successiva battaglia navale il *Colleoni* venne colpito nella sala macchine e poi immobilizzato, diventando facile bersaglio. Il *Bande Nere* si sganciò inseguito dal *Sydney* mentre il *Colleoni*, peraltro in fiamme (un colpo aveva provocato l'esplosione dei depositi munizioni prodieri e l'asportazione della prua), fu finito con i siluri dai caccia inglesi *Ilex* e *Havock*. Esplose e affondò alle 8.29, trascinando con sé 121 marinai, mentre gli altri 525 furono recuperati e fatti prigionieri dagli inglesi.

Entro breve sarà aperto il "canale Youtube ANMI" sulla *home-page* del nostro sito ([www.marinaitalia.com](http://www.marinaitalia.com)) tramite apposito *link*. In questo contenitore, gestito dall'ufficio "Comunicazione e documentazione" della P.N., verranno postati i filmati di interesse dell'Associazione (p.e. il defilamento del 29 settembre 2019 in occasione del XX Raduno Nazionale di Salerno così come i contributi relativi a cerimonie e/o avvenimenti che i Gruppi faranno pervenire). A riguardo verranno comunicati sul bollettino, sul sito e sul "Giornale" sia le norme sia i requisiti tecnici per la pubblicazione dei filmati.

LA REDAZIONE



15 giugno 2019

# Varo del pattugliatore polivalente d'altura *Thaon di Revel*

Il presente articolo viene pubblicato con notevole ritardo a causa di una sfavorevole congiuntura: nel numero di Giugno/Luglio abbiamo dovuto dare priorità al varo del *Trieste* (avvenuto peraltro tre settimane prima) mentre il numero di Ottobre è stato dedicato interamente al XX Raduno Nazionale



La cerimonia del varo è avvenuta nello stabilimento Fincantieri di Mugliano (La Spezia) sabato 15 giugno 2019. Il pattugliatore polivalente d'altura (in acronimo "PPA") *Paolo Thaon di Revel* è il primo di sette unità e sarà consegnato alla Marina Militare nel 2021. Il "PPA" rientra nel piano di rinnovamento delle unità navali della Marina deciso dal Governo e dal Parlamento e avviato con la legge navale nel 2015. Presenti alla cerimonia il ministro della Difesa **Elisabetta Trenta**, il capo di stato

maggiore della Marina ammiraglio **Valter Girardelli**, mentre per Fincantieri il Presidente, Giampiero Massolo e l'amministratore delegato **Giuseppe Bono**.

### Caratteristiche tecniche del "PPA"

Il *Paolo Thaon di Revel* rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare, alle operazioni di Protezione Civile, nonché, nella sua ver-

sione più equipaggiata, da nave combattente di prima linea. Sono infatti previste differenti configurazioni di sistema di combattimento: a partire da una "leggera", relativa al compito di pattugliamento, integrata di capacità di autodifesa, fino a quella "completa", equipaggiata con il massimo della capacità di difesa. Inoltre l'unità navale è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo RHIB (*Rigid Hull Inflatable Boat*) sino a una lunghezza di oltre 11 metri tramite gru laterali o una rampa di alaggio

situata all'estrema poppa. Di seguito le sue caratteristiche tecniche più rilevanti:

- 132,5 metri di lunghezza;
- Velocità oltre 31 nodi in funzione della configurazione e dell'assetto operativo;
- 171, tra uomini e donne di equipaggio;
- impianto combinato diesel e turbina a gas (CODAG) per la propulsione principale; sistema di propulsione elettrica;
- capacità di fornire acqua potabile e corrente elettrica (potenza massima di 2.000 kw) a terra;

- 2 zone modulari a poppa e centro nave che permettono l'imbarco di svariate tipologie di moduli operativi/logistici/abitativi/sanitari containerizzati.

I PPA saranno costruiti presso il Cantiere Integrato di Riva Trigoso e Muggiano; i successivi "PPA" saranno consegnati nel 2022, 2023, 2025 e 2026 (nel 2024 due unità navali).



### Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel

Nacque a Torino il 10 giugno 1859 e morì a Roma il 24 marzo 1948. Ha frequentato la Scuola di Marina di Napoli e quindi quella di Genova, uscendone Guardiamarina nel 1877. Partecipò alla circumnavigazione del globo a bordo della Fregata *Garibaldi* nel 1879. Da capitano di corvetta fu per quattro anni "Aiutante di campo" del Re Umberto I°, ricevendo poi il comando della "scuola macchinisti" di Venezia e dell'Accademia Navale di Livorno dal 1900 al 1907.

Dal 1907 al 1909 fu al comando della nuova corazzata *Vittorio Emanuele* sulla quale presero imbarco il Re e la Regina quando si recarono a Messina sconvolta dal terremoto del 1908.

Contrammiraglio nel 1910, varò la riforma degli studi dell'Accademia Navale e ricevette l'incarico di "Aiutante di campo" del Re Vittorio Emanuele III°.

Partecipò alla guerra italo-turca del 1911-12 al comando della II<sup>a</sup> Divisione della II<sup>a</sup> Squadra Navale e si guadagnò la commenda dell'Ordine Militare di Savoia.

Nominato Capo di Stato Maggiore della Regia Marina nel 1913, si dimise dall'incarico nell'ottobre 1915 per divergenze di vedute con il Comandante in Capo dell'Armata, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, e fu nominato Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo di Venezia. Mantenne tale incarico anche nel 1917, quando fu nominato Comandante delle Forze Navali Mobilitate le quali, grazie al potenziamento da lui avviato dell'aviazione navale, della fanteria di Marina e dei MAS, conseguirono la vittoria nella Grande Guerra conclusasi il 4 novembre 1918 con l'occupazione dell'Istria e delle isole costiere dalmate assegnate all'Italia.

Nominato senatore del Regno nel 1917 e promosso Ammiraglio nel 1918, partecipò come delegato navale alla conferenza di pace di Parigi.

Dall'ottobre 1922 a maggio 1925 fu Ministro della Marina, insignito del titolo di "Duca del Mare" il 24 maggio 1924 e promosso Grande Ammiraglio il 4 novembre 1924, unico nella storia della Marina. Fu Presidente del Senato dal luglio 1943 al luglio 1944.

Le sue spoglie riposano nella basilica di Santa Maria degli Angeli a Roma, accanto a quelle del Generale Armando Diaz.

# Tra memoria e storia

Enrico Cernigoi

Storico navale e Socio del Gruppo di Cervignano del Friuli

Con l'arte della memoria l'uomo ha cercato, fin dall'antichità, di lottare contro la fuga, l'evanescenza delle cose, nel tentativo di trattenerle al di qua della linea d'ombra oltre la quale esse precipitano in un oblio che non è mai pura e semplice assenza, ma piuttosto oscura presenza della notte e della morte<sup>1</sup>. Ma la memoria, se è possesso consolatorio dell'esperienza passata, il "fedele ricordo" che salva dalla perdita, è anche una condanna che non consente l'oblio di cose spiacevoli. Assai più di quello dei giovani e degli adulti il ricordare degli anziani è metastorico, nel senso che procede, al di là della verità storica, ordinando le trame di un racconto che ha una coglibile precisa direzione di significato: in altri termini si delinea in una specie di mitologia, obbligata dal binario motore degli affetti, preferibilmente sulla base di un modello estetico. Aristotele affermava che il raccontare è mito. E il mito è l'apparizione di un'immagine con la quale

tutto il mondo viene ad essere visibile, un mondo che prima era oscuro. Ci sono elementi, nella memoria, che rimandano al discorso poetico e metaforico. Il discorso poetico porta a parole, aspetti, qualità e valori della realtà che non hanno modo di esprimersi nel linguaggio direttamente descrittivo e che possono essere detti solo grazie a un gioco complesso tra enunciazione e trasgressione, regolate dai significati abituali delle nostre

parole. L'enunciato metaforico ha la capacità di descrivere una realtà inaccessibile alla descrizione diretta, di ristabilire una verità mnemonica che ovviamente non è storica ma che è più profondamente e affettivamente vera<sup>2</sup>.

Paradossalmente la 'storia' raccontata dai diretti protagonisti se messa in rapporto alla documentazione ufficiale, inerente lo stesso episodio o lo svolgersi successivo degli avvenimenti, porta a sintesi che danno luogo a conclusioni diverse. Tali antitesi tra i risultati sono fonte frequente di equivoci fra gli schieramenti degli esegeti della storia orale e quelli della storia documentale.

La storia 'oggettiva', quella con la S maiuscola, è frutto di ricerca documentale

(che dovrebbe essere d'archivio e non bibliografica ma che purtroppo spesso non può esserlo in quanto lo studioso non sempre ha la possibilità di viaggiare, di accedere agli archivi, di conoscere più lingue) anche se spesso viziata da giustificazione più che da linearità oggettiva. Ma accanto vi è un'altra storia, quella 'orale', come quella dei semplici militari, che è stata per lunghissimi anni emarginata e accantonata a differenza della prima che ha, al contrario, prosperato. Le esperienze militari vengono, nella ricerca storica generale, sottovalutate come se la vita e le traversie dell'individuo in guerra non fossero veritiere, invalidate a priori dall'eventuale vizio dell'esagerazione soggettiva. In realtà la memoria del

del racconto dei fatti e dei relativi giudizi che il testimone ha vissuto ed elaborato in un tempo più o meno lontano da essi. Certamente, in quanto memoria non può essere che soggettiva e portatrice di rappresentazioni che rimandano al percorso individuale del testimone che spesso però è l'attore sul quale ruota la narrazione ufficiale e che in moltissimi casi è diametralmente opposta al ricordo di quest'ultima.

Chiaramente della memoria non va fatto un uso disinvolto che porterebbe ad appiattimenti del quadro delle vicende che ne sono oggetto e in alcuni casi a situazioni senza contorni e sfondi o, al contrario, ad esasperazioni colpevoli soprattutto nei toni.

e situazioni sostanzialmente lontane, intime (e per questo spesso difficili da accettare), per riviverle nella loro giusta realtà. Possiamo comunque definire il ricordo, prendendo a prestito William Wordsworth come: *l'emozione rivissuta in tranquillità*. Certamente, e non va dimenticato, può accadere che, nel 'ripescare' dall'oblio della memoria fatti, soprattutto vicini, confondiamo la realtà con l'immaginazione, confondiamo quello che è stato con quello che crediamo sia stato.

In un'epoca nella quale prima la televisione e adesso soprattutto internet cambiano la realtà facendola diventare virtuale, è addirittura normale essere convinti che certi fatti siano successi realmente anche se non è vero, immaginiamo che i ricordi che affiorano alla mente siano veri o facciamo come se lo fossero. In realtà, delle memorie reali, molte non sono completamente veritiere ma spesso volute congruenti con il resto dei nostri e degli altrui ricordi.

Nel caso di azioni oggettive come quelle militari le cose sono diverse.

Le esperienze fatte dai militari, prima dell'avvento delle comunicazioni di massa, sono fissate nella memoria come immagini, come quadri che l'attore si presta a spiegare. Ovviamente non dobbiamo tralasciare il fatto che prima dell'avvento della realtà virtuale, che sta cambiando il ruolo del ricordo con l'applicazione della memoria delegata alla rete (quanti oggi ricordano un solo numero di telefono, esercizio normale di sviluppo mnemonico?), la memoria difficilmente tradiva. I ricordi passati avevano una loro oggettività anche se è ovvio che il carattere personale del ricordo ingrandisce la difficoltà di confermarlo come vero. Tuttavia i controlli effettuati, inserendoli nel giusto contesto generale, durante la mia esperienza degli ultimi trent'anni nel campo della storia orale hanno dimostrato l'esattezza, la validità e la congruenza del ricordo degli anziani relativamente agli episodi di guerra vissuta.

Molti ricordi personali creano un immaginario comune e fanno sì che il passato diventi storia e che questa sia comunemente accettata e spesso ritenuta reale. Questo accade soprattutto nella cosiddetta storia minore, storia di gente comune che fa parte di piccole comunità. Si tratta di storie locali che però comunque si intrecciano, a diversi livelli, alla storia generale, la grande storia.



Giocondo Camelia, zona di guerra, 12 maggio 1917 (Archivio parrocchiale di Rialto - Savona)

## La fatica di scrivere

zona di guerra 12-5 17  
Cari genitori sono qui per darvi delle mie notizie da grazie a dio sto bene  
Ogi con gran piacere o ricevuto il vostro caro valia ma mi rincresce che adesso mi tocca andare a combattere fatevi coraggio Ricevete baci [...]



Diario del Tenente Flavio Gioia, 1915, ALSP

soldato, se ben compresa, riporta in luce situazioni particolari e microstorie, talvolta diverse da quelle ufficiali, che possono aprire settori nuovi di ricerca e portare a rielaborazioni divergenti da quelle in essere nella conoscenza collettiva. La memoria ha diritto ad una sua dimensione autonoma nei confronti della storia: ha il dovere di rimanere nella dimensione

La memoria non può essere omologata o condivisa ma va analizzata e riscontrata se si vuole arrivare a verità non soggettive.

Proviamo a chiederci che cos'è il ricordo. Rispondere a questa domanda non sempre è facile quando si parla di guerra durante la quale le esperienze sono uniche. Il ricordo è il riportare alla memoria fatti

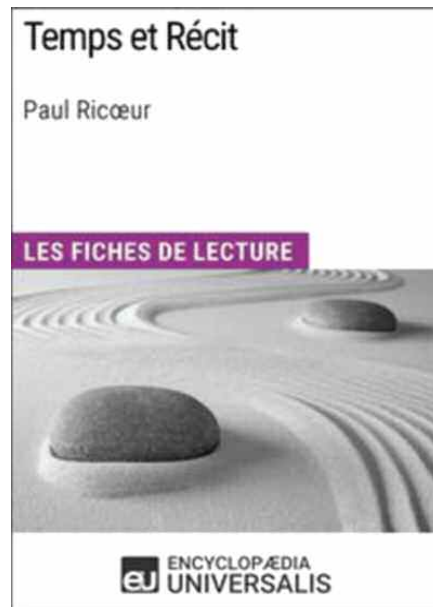
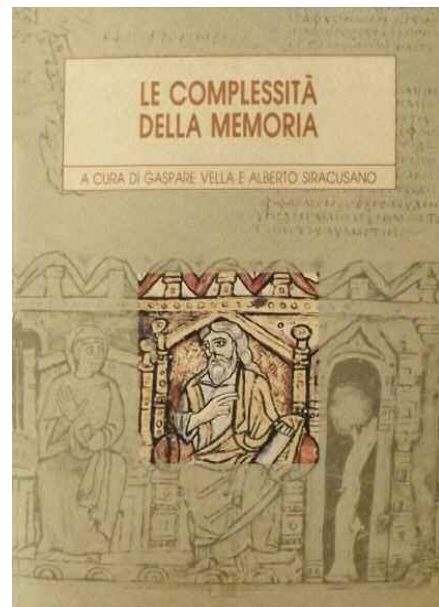
## Note

- (1) Gaspare Vella e Alberto Siracusano, *La complessità della memoria*, Il pensiero scientifico editore, Roma 1992
- (2) Ricoeur R. *Temps et récit*, Paris, Editions du Seuil, 1983

## Aristotele

Nacque nel 384 a.C. a Stagira, in Grecia. Quando compì 17 anni, si iscrisse all'Accademia di Platone. Nel 335 Aristotele fondò la sua scuola ad Atene, il Liceo, dove trascorse la maggior parte del resto della sua vita a studiare, insegnare e scrivere. Assieme a Socrate e Platone, pose le basi per quella che sarebbe divenuta la filosofia occidentale.

*“Per prima cosa cercate di rendere i vostri ideali ben definiti, chiari, pratici, trasformandoli in obiettivi. In secondo luogo verificate se avete tutti i mezzi necessari per perseguirli: capacità, soldi, materiali, metodologie. In ultimo fate in modo che tutti i vostri mezzi siano indirizzati al raggiungimento dell'obiettivo”*



Siccome non si può raccogliere il ricordo orale di tutti e scrivere il susseguirsi dei fatti, nella loro reale miseria e crudezza, la storia viene scritta, e soprattutto condivisa, da chi trova tracce documentali. Si ritiene che solo i fatti concretamente visibili siano oggettivi e tutto il resto interpretazione. Ne consegue che chi si occupa di storia e si dichiara esperto è convinto del realismo della materia che tratta; il più delle volte però, più che gli avvenimenti reali, nella documentazione vengono portati a conoscenza quelli edulcorati, condivisi, fuorvianti e spesso onirici. Si tratta di documenti e avvenimenti che sono l'espressione, è bene non dimenticare, di altre volontà e di altri fini, il più delle volte interessati a giustificare e a rimarcare i fatti più che a capire interpretarli, analizzarli e confrontarli. Il che spesso porta a conoscenze non completamente rispondenti alla realtà.

Riprendendo il tema del ricordo, punto centrale del nostro discorso, non possiamo sottacere che spesso le nostre esperienze 'quotidiane', considerata la loro ripetitività, sono dimenticate. Lavorare, mangiare, dormire, ecc. sono attività che si esplicano in azioni quotidiane che non hanno nulla di straordinario e, quindi, vengono collocate nella loro giusta dimensione. La concatenazione degli eventi lega le azioni al presente senza soluzione di continuità e senza grossi traumi. Le cose sono diverse se parliamo di fatti eccezionali successi a gente comune, per esempio l'esperienza

della guerra nelle sue varie forme. Se parliamo del vissuto di episodi drammatici e violenti (campo di concentramento, torture, interrogatori, ecc.), probabilmente ne verrà ricordata solamente una piccola frazione perché circoscrivere i nostri ricordi, scavare nella realtà, fa male. Ricordare più di una frazione di passato sarebbe immensamente lungo e doloroso. Se invece parliamo dell'esperienza del soldato, la memoria riveste un particolare settore della sfera emotiva, non assimilabile alle altre ma lucida e reale. Come esperienza unica, e fortunatamente irripetibile, diventa indimenticabile. Spesso l'intervistato non ricorda quello che ha mangiato il giorno prima ma ricorda perfettamente la colazione del 10 giugno 1940 come momento di cambiamento epocale.

Va sottolineato, tuttavia, che l'intervista, per essere veritiera, deve essere unica. Solo la prima descrizione del ricordo, infatti, è reale in quanto priva di rielaborazione, non filtrata da elucubrazioni successive o da letture specifiche fatte per inserire la memoria nel contesto di riferimento o reinterpretare gli avvenimenti alla luce delle necessità del presente. Rileggendo le dichiarazioni rilasciate o ripensandoci, il ricordo si modifica, si cambia l'ordine degli avvenimenti perché il fatto avvenuto sia maggiormente comprensibile ma soprattutto accettato; prima da noi stessi, poi dagli altri. L'operazione principale della memoria, in molte occasioni, non è quella di preservare il

passato, ma di adattarlo, spesso arricchendolo il più delle volte inconsciamente, con lo scopo di manipolare il presente alle proprie esigenze. Nella memoria personale che possiamo benissimo definire "storia di parole", il racconto può così diventare un semi-soggetto romanzesco. La memoria è una grande organizzatrice di coscienze. E se il ricordo è personale diventa un'autobiografia; "una documentazione di se stessi o di ciò che si sia precedentemente scelto di ricordare delle proprie azioni".

Per concludere, riteniamo necessario sottolineare, all'interno della nostra ricerca sulla memoria storica dei militari, e nello specifico dei reduci, come non vada mai dimenticato che lo studio della memoria ci insegna che tutte le fonti storiche possono essere viziate dal diritto di soggettività. Prendere cognizione di ciò significa rendersi conto che anche la storia generale, più facilmente di quanto si creda, può diventare un "mezzo romanzo". La storia ufficiale è condizionata dal narratore come da noi stessi. Come noi siamo prodotti dal passato, così la conoscenza del passato è un artefatto del nostro tempo, essa avviene per ipotesi alla luce dell'esperienza e della giustificazione all'oggi.

Lo storico va oltre la costruzione della documentazione per spiegare il passato suo e degli altri al 'suo' pubblico. Fa le sue scelte di montaggio in riferimento all'epoca, sintetizzando il commento e raggiungendo le interpretazioni necessarie per legittimarlo nella sua cerchia e nel suo tempo. E il passaggio del tempo che ha sorpassato il limite della nostra comprensione viene filtrato attraverso un'attenta lente mentale. In ogni caso, i vari tipi di memoria interagiscono e si influenzano a vicenda e appaiono sempre in continua,

lenta rielaborazione: con il trascorrere del tempo, nessuna memoria – compresa quella degli storici – rimane a lungo inalterata. Il corretto *modus operandi* e la difficoltà vera per uno storico dovrebbe essere, oltre ad un'attenta ricerca sulle fonti, quindi, l'interpretazione corretta della memoria sia quella orale che quella documentata. C'è però una cosa che non dobbiamo dimenticare e cioè che noi, nella storia orale, riportiamo in vita, il passato e i suoi protagonisti: gli uomini così come gli indiani *shuali* danno l'immortalità agli antenati, ricordandoli.



## La celebrazione della Spedizione Nobile al Polo Nord

Silvano Benedetti

Socio dell'Associazione "Amici del Museo Navale e della Storia" e del Gruppo di La Spezia

Venerdì 12 luglio a bordo del *Krassin*, nave-museo della Marina russa ormeggiata a San Pietroburgo, sul fiume Neva, si è svolto il raduno dei discendenti dell'equipaggio del Dirigibile *Italia* che, al comando del gen. Umberto Nobile, nel 1928, sorvolò il Polo Nord e rimase poi vittima di una tempesta che lo fece impattare sul ghiaccio polare. I superstiti rimasero in attesa dei soccorsi per ben 49 giorni all'interno della mitica "tenda rossa" finché, grazie agli SOS lanciati con l'apparato radiotelegrafico "Ondina", costruito dalle officine dell'Arsenale Militare Marittimo della Spezia, la rompighiaccio *Krassin* riuscì a trovarli e trarli in salvo. In un momento particolarmente teso dei rapporti internazionali fu un'operazione congiunta tra Italia, Unione Sovietica, Norvegia, Svezia, Finlandia e Francia conclusa positivamente.

Il gruppo di discendenti è stato ospite, a bordo del *Krassin*, della direttrice della nave-museo Irina Stont; era presente anche il discendente del secondo pilota dell'aereo russo che aveva avvistato i superstiti sul ghiaccio e indirizzato la nave verso di loro. L'ANMI ha patrocinato il convegno organizzato alla Spezia dall'Associazione "Amici del Museo Navale e della Storia", lo scorso novembre, in occasione del 90° anniversario della missione del Dirigibile *Italia* al Polo Nord.

Nella foto in basso il contrammiraglio Benedetti mentre consegna il Jack della Marina Militare alla direttrice Irina Stont a nome della Presidenza Nazionale dell'ANMI. Sulla sua destra Filippo Belloni, nipote di Filippo Zappi, idrografo della Marina; seduto davanti a loro Giuseppe Biagi, nipote omonimo del radiotelegrafista della Marina che riuscì a riparare l'Ondina e a trasmettere senza sosta il messaggio di soccorso. Erano inoltre presenti i discendenti di Adalberto Mariano, idrografo della Marina, Gianni Albertini, del CAI (Club Alpino Italiano) che partecipò alle ricerche, Nicola De Martino, capo della base logistica di Kingsbay.



La "Tenda Rossa"  
(Foto Donini)



La spedizione Nobile  
(Foto Donini)



La spedizione Nobile  
(Foto Donini)

Immagini dell'Archivio ANMI Fondo Donini con la "Tenda Rossa" e membri della spedizione Nobile sul Pack

"Tra quelli che nel 1928 partirono, a bordo della Regia Nave Città di Milano, alla volta dello Spitsbergen, in appoggio alla spedizione scientifica inviata al Polo Nord, e guidata da Umberto Nobile, c'era anche mio padre, Sottocapo Cannoniere telemetrista Camillo Betto. Voglio solo ricordare la memoria di mio padre (congedatosi da Capo di 2<sup>a</sup> cl ad inizio del 1941 per poi essere richiamato da STV (AN) per servire la Patria in armi) e di tutti quelli che parteciparono alla spedizione artica".

C° 1<sup>a</sup> cl. "sc" (c.a.) RT Giovanni Betto



## Le crepe nel Muro

Enrico Cernuschi  
Socio del Gruppo di Pavia

**A** novembre sono ricorsi i trent'anni della caduta del Muro di Berlino e, in pratica, della fine della Guerra fredda, dell'Unione Sovietica e del Patto di Varsavia. Grosse realtà formalmente seppellite di lì a due anni dopo, ma – in pratica – inoffensive (e quindi inutili e abbandonate da tutti, a partire dai loro vertici supremi) dopo la perdita delle fanterie tedesche e dell'Europa orientale con il correlato, definitivo tracollo, a favore dell'Occidente, di una bilancia militare convenzionale che, dal 1945 in poi, era rimasta sempre a favore di Mosca e del suo impero.

Intendiamoci: Stalin e i suoi successori, dal compagno Kruscev a Breznev, Andropov e Cernienko fino allo sventurato *tovarich* Gorbaciov, non avevano fatto altro che proseguire sulle orme del capostipite Lenin, il quale aveva lanciato, senza successo e sperando in una rivoluzione continentale, la neonata Armata rossa contro l'Europa tra il 1920 e il 1923. Il padre della rivoluzione bolscevica, peraltro, e il suo successore al Cremlino non avevano fatto altro che cercare d'incassare la cambiale che Londra (con Parigi al rimorchio) aveva firmato nel marzo



1915 nelle mani dello zar promettendo a quest'ultimo non soltanto gli Stretti turchi e il Baltico, ma anche quella che sarebbe diventata, poi, la Germania Est in base alla seguente, esile giustificazione: i territori fino al fiume Oder erano stati raggiunti dalle tribù slave nel IX secolo dopo Cristo ed era quindi giusto che i discendenti dei nomadi provenienti dalle steppe si riprendessero il maltolto sottratto loro da Carlomagno e dagli altri imperatori e cavalieri tedeschi. Naturalmente nessun inglese giustificava, in cuor suo, quella follia, ma la Germania

aveva inaspettatamente gettato gli occidentali in una tale crisi militare, tra il 1914 e l'anno successivo, che Londra e Parigi accettarono persino l'idea di compensare l'Italia, una volta che fosse scesa in campo, *bon gré mal gré*, al loro fianco; circostanza questa che inglesi e francesi avevano giudicato, fino a poco tempo prima, del tutto inaccettabile, come d'altronde era avvenuto in occasione della spartizione europea avvenuta durante il Congresso di Berlino del 1878 e, quattro anni dopo, al momento dell'occupazione dell'Egitto.

Nessuna questione ideologica, pertanto, ma – allora come oggi – un mero *homo homini lupus*, valido ai tempi di Plauto come nel corso di una delle correnti trattative internazionali o, come si dice adesso, sovranazionali.

Se tutto, quindi, è una questione di lupi, più o meno astuti, rozzi o potenti, parliamo di quello che successe poco prima del crollo del Muro e, di conseguenza, anche del nostro lupo, quello italiano, sornione e apparentemente bonario e distratto, in quei tempi di ferro, ma non di meno in grado di azzannare con esiti del tutto in linea con quelli del potere marittimo, il quale – come è noto – è tanto più efficace quanto meno rumore fa.

### Sapere è potere

A cavallo tra il 1988 e l'anno successivo successe qualcosa, anche se non sappiamo (e forse non sapremo mai) esatta-

uscito nel 1981, ricorda una ventina di analoghi incidenti, e non è un caso che ne abbia parlato un ammiraglio, visto che la battaglia delle misurazioni (elettroniche, infrarossi eccetera) fu combattuta, senza soluzione di continuità, dal 1945 fino al termine delle Guerra fredda, e che continua tutt'oggi sopra e sotto i mari. Certo cambia l'etichetta, dal vecchio "Maritelera-dar" all'attuale CSSN - Centro di Supporto e Sperimentazione Navale, ma è come voler cambiare l'etichetta (rendendola più *cool* o *smart*, come si dice oggi, o appena meno decifrabile) a una bottiglia di sempre ottimo vino.

Nel frattempo erano successe tante cose, e altre si sarebbero verificate di lì a poco. La legazione russa a Roma denunciò, come rivelarono subito i giornali, un clamoroso furto verificatosi a "Villa Abamelek", sul Gianicolo, residenza dell'ambasciatore sovietico. La polizia, naturalmente, indagò subito ritrovando, di lì a poco, nel parco di quella residenza sette-

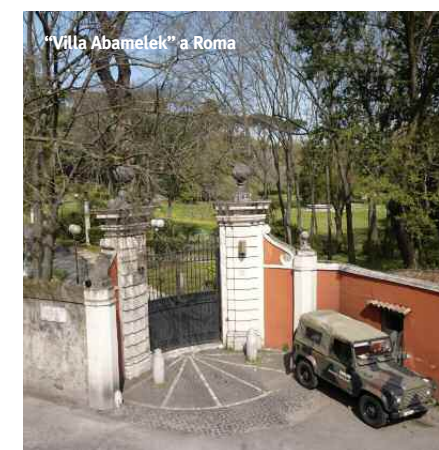


Un elicottero AH 64 Apache

mente che cosa. Gli indizi non mancano, a partire dal rocambolesco abbattimento a marzo, in Germania, subito dopo il confine cecoslovacco, di un elicottero militare statunitense di ritorno dai boschi della Moravia. Un incidente di rotta come tanti, si disse subito, salvo coprire allora e in seguito quell'episodio sotto tonnellate di silenzio ufficiale. Per fortuna non c'erano stati morti come nel caso, assai più celebre, del Jumbo sud coreano rimasto vittima di un caccia sovietico il 1 settembre 1983. L'ammiraglio Mario De Arcangelis, nel proprio libro "La guerra elettronica",

centesca, le opere d'arte sottratte. Evidentemente i ladri, nonostante la loro competenza elettronica a dir poco stratosferica, erano stati costretti ad abbandonare la refurtiva al momento della fuga. Sono cose che capitano, e poiché la denuncia depositata in questura specificava che erano stati sottratti soltanto quadri e bronzetti, tutto finì lì.

In precedenza anche l'ambasciata afgana aveva lamentato qualche problema dopo una simpatica festa in onore dei corpi diplomatici dell'est e di vari simpatizzanti per celebrare la loro festa nazionale cioè



l'occupazione *manu militari* dall'Armata rossa nel 1979 dopo sei anni di una mezzadria dell'Unione Sovietica con il partito comunista locale giudicata, evidentemente, non più sufficiente per i vertici del Cremlino per quanto si trattasse di un paese, nella sua indiscussa dignità, ben povero quanto a risorse e militarmente pieno di guai, da sempre, nei confronti di qualsiasi invasore. L'ambasciata era in effetti, *off limits* da anni e nessuno aveva mai più visto i cambiamenti sopravvenuti, dalla ristrutturazione dei nuovi locali al semplice senso di apertura delle porte. Si sa che in crittografia basta un niente per trovare la chiave del giorno e quel niente può saltar fuori da un dettaglio qualsiasi, magari un quadro o un colore. In effetti uno degli invitati captò una indiscrezione del Primo Segretario dell'Ambasciatore quando si fece sfuggire che l'Addetto militare cinese aveva inopinatamente declinato l'invito.

Sempre a proposito di colori aveva avuto luogo, qualche tempo prima, una complessa esercitazione, nel Golfo di Taranto, il cui scopo era quello di dimostrare che i sommergibili della classe "Sauro" avrebbero potuto sorvegliare benissimo, o quasi, gli zingareschi ancoraggi russi al largo della Tunisia. Le varie obiezioni, a partire da quella, decisiva, dei bassi fondali, furono messe alla prova e i risultati superarono le aspettative, nonostante le prestazioni di quei battelli non fossero certo quelle odierne, in termini di *intruder* e non solo, dei "Todaro".

Tante cose possono essere chiarite, smentite o, magari, scoperte di sana pianta osservando particolari apparentemente secondari, come la pitturazione delle unità alla fonda, la manutenzione e così via. Basta esserci per vedere e registrare, ma il problema è farlo senza farsi scoprire, con



Un sottomarino classe Sauro in emersione

poca acqua sotto e in mezzo a un'infinità di relitti, dalle guerre puniche all'ultimo conflitto mondiale. Con buona volontà, fortuna e mestiere un piccolo battello può essere manovrato come una motocicletta facendo questo ed altro, magari con un pizzico d'incoscienza e mettendo, a turno, tutti ai timoni, cuoco incluso, perché deve imparare anche lui e, soprattutto, svitando, appena usciti per mare, il "magnetron" del radar mettendolo in cassaforte, affinché nessuno, né noi né loro né terzi, potessero individuare il sommergibile.

In pratica, se è concessa quest'espressione, le crepe del Muro (crollato all'improvviso, o quasi, la sera del 9 novembre 1989 dopo che un giornalista - naturalmente italiano, Riccardo Ehrman dell'ANSA - aveva dato la notizia, grazie alla televisione, a tutto il mondo a partire dai berlinesi di Pankow, i quali si gettarono in massa, nel giro di un minuto, per vedere l'occidente) erano state viste col periscopio molto prima



Winston Churchill

che ad occhio nudo. E in fin dei conti è giusto così, visto che il mare domina e precede la terra, come disse nel 1589 il filosofo piemontese Giovanni Botero poi copiato da Sir Walter Raleigh dieci anni dopo.

### Conclusione

Se ne potrebbero raccontare tante, ma non si può. Sono tutte storie e avventure proibite, come d'altra parte è giusto che sia per due ottimi motivi:

- primo: i segreti, in quanto tali, non si rivelano;
- secondo: la Guerra fredda è finita, ma lo stato di belligeranza, in mare, è poco più di una formalità tra ambasciatori. La realtà di fondo (e sul fondo) non cambia: bisogna pattugliare ogni giorno e ogni notte, con qualsiasi tempo, per evitare le offese, potenziali o in atto, della natura e dell'uomo, oltre che per prevenirle e reprimerle quando l'autorità politica di turno decide, per un attimo e sempre contando sulla discrezione, tradizionale, della Marina, che è giunto il momento di sfilarsi i guanti ed azzannare, sia pure sempre col sorriso sulle labbra.

Perché stupirsi o, peggio ancora, scandalizzarsi, per questo stato di cose come fanno, regolarmente, i soliti noti, nemici della Marina, i quali ancora rimpiangono le stentoree e rumorose affermazioni del passato regime? Churchill, in fin dei conti, fu severamente criticato dall'opposizione parlamentare di turno e dagli intellettuali



Una colonna di blindati BTR-80 durante il ritiro sovietico dall'Afghanistan

del suo Paese (non migliori né peggiori dei nostri) perché aveva usato una formula ottocentesca e infiorata di espressioni diplomatiche e cortesi in occasione della dichiarazione di guerra britannica al Giappone. La sua risposta, arguta come sempre, fu: "Quando devi uccidere qualcuno, non costa nulla essere gentile".

Il potere marittimo è silenzioso come un battello. Per chi lo conosce o lo pratica resta la sola soddisfazione, riassunta in una frase, che i centurioni romani si scambiavano, sporchi ed esausti, sotto la tenda dopo una battaglia, come per esempio quella del Monte Graupio contro i caledoni, in Scozia: "Hodie et salarium meruit nostram".



## Storia di un berretto da marinaio

Lidano Ceccano - Consigliere Nazionale Lazio Sud

**V**i posso raccontare una storia? Parto! Era da poco passata l'ora di pranzo, ad un tratto odo suonare il telefono, corro a rispondere e una voce tremante per l'emozione mi dice che cercava il C.N. Lidano Ceccano; rispondevo all'interlocutore di essere proprio io la persona che cercava. Mi chiedeva se potevo raccontarmi un fatto accaduto qualche anno fa. Prego dissi io.

Sono il socio Iorio di Sarzana e sono stato marinaio di leva imbarcato su Nave *Centauro* e poi trasferito su Nave *Rizzo* per ordine di MARIPERS. Fui assegnato allo "scafo" e conobbi un gruppo di amici. Purtroppo il periodo di leva terminò e doveti tornare a casa.



In alto l'equipaggio di allora e sotto i Marinai di Nave Rizzo oggi



Portai con me alcuni capi di corredo tra cui il berretto da franchigia con il nastro Nave *Rizzo*. Passano gli anni! Della Marina rimaneva il ricordo di Nave *Rizzo* e degli amici addetti allo "scafo" perduti ormai di vista.

**Viene varata la nuova FREMM RIZZO** nei cantieri di Riva Trigoso (GE). L'ANMI Gruppo di Sarzana, dove sono iscritto, viene invitata alla cerimonia. Motivato da questo evento, senza pensarci un minuto, misi il berretto con su scritto "Nave *Rizzo*" e con il Gruppo andai alla manifestazione.

Passò qualche mese quando un giorno mi arrivò una telefonata: era il Comandante del *Rizzo*, CF Angelo Pazzaglia, il quale mi diede un appuntamento per comunicazioni. Rimasi quasi stupito, non sapevo spiegarmi quale il motivo di quell'incontro; in principio credevo a uno scherzo di qualche amico. Decisi di andare all'appuntamento. Effettivamente il Comandante della Nave mi venne incontro salutandomi. Non credevo che in un attimo fossi diventato il primo attore di questa storia, io che ero stato un semplice marinaio di leva venivo atteso da un comandante. Mi chiedevo strada facendo cosa volesse l'Ufficiale che nemmeno conoscevo. Era impossibile trarre delle conclusioni.

Il Comandante Pazzaglia, mi dice: "Vede signor Iorio, alcuni mesi fa lei venne a bordo, indossava il suo cappello da franchigia con su la scritta Nave *Rizzo*; ebbene, per me e per l'equipaggio rappresenta un cimelio che vorremmo che ci fosse donato per custodirlo in mensa equipaggio in una bacheca. Capisco che per lei privarsi del suo berretto custodito gelosamente per tanti anni significa rinunciare a quei ricordi della propria vita vissuta a bordo e in mare, della vecchia gloriosa Nave *Rizzo*, ma la prego ci pensi e poi decida".

Ci pensai molto in quel periodo e mi riusciva difficile decidere. Quel berretto per me rappresentava il ricordo della mia gioventù, del tempo passato a bordo di quella nave e il ricordo dei tanti porti di città straniere toccate nel periodo del mio imbarco. Dopo qualche giorno decisi di chiamare il Comandante e gli annunciai che cedeva il berretto. Fu grande festa a bordo. Ora il mio berretto è custodito in una teca in vetro in mensa equipaggio e ne sono fiero.

Questo ed altri aneddoti ignoti possono testimoniare l'attaccamento dei Marinai alla propria Nave e alla Marina. Un berretto! un capo semplice di corredo eppure è riuscito a creare una storia che ha portato Domenico Iorio, detto Mimmo, indietro negli anni e a me che lo ascoltavo dei brividi che percorrevano il mio corpo.







# Le cartoline raccontano...

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

**D**iversi anni fa (almeno una quindicina, c'era ancora la lira!) mi è capitato di acquistare a Lucca un "pacchetto" di una dozzina di cartoline tutte dedicate alla vita di bordo. Il mittente era un giovane tenente commissario, Edoardo Guidotti, che nel 1902 le spediva a due ragazze di Viareggio, le sorelle Di Puccio. Di Guidotti sono riuscito a sapere poco, anche se ha fatto una brillante carriera raggiungendo il 28 ottobre 1935 il grado apicale di Tenente Generale nel corpo di Commissariato Militare Marittimo (in pratica Capo di Corpo dei Commissari) transitando poi in congedo il 1° gennaio del 1938. Quando nel 1935 il generale Dallolio, presidente del Comitato di Mobilitazione Civile, aveva proposto l'avvio di una seria politica delle scorte delle materie prime in vista della guerra, la Commissione Suprema di Difesa (CSD) aveva costituito un comitato interministeriale per le materie prime insufficienti e per i surrogati e succedanei (CISS) di cui Edoardo Guidotti faceva parte come rappresentante della Regia Marina (Vds. Giovanni Farese (2008) "Dare credito all'autarchia: l'IMI e la politica industriale del fascismo, 1936-1943". Tesi di Dottorato, LUISS Guido Carli). Un personaggio insomma di notevole spessore.

In realtà ero però stato attratto dalle immagini delle cartoline, decisamente migliori, per qualità ed argomenti, alle numerose coeve che trattavano la vita di bordo.

La prima cartolina ci mostra, ad esempio, due marinai ai ferri con la scolta impegnata nella sorveglianza. Se l'uso di catene o ferri era stato abolito nel regno d'Italia sin dall'agosto 1861, così non era per i puniti sulle navi e nelle caserme della Regia Marina.

Non starò qui a fare tutta la storia delle punizioni nei vari ordinamenti della Regia Marina, rimandando i lettori interessati al lavoro (Gino Galuppini, "Storie di una Marina che non c'è più - Vol. I" - Pagg. 537-543) edito dall'Ufficio Storico della Marina, limitandomi a quanto previsto dal "regolamento di disciplina militare" del 1865 per i castighi che si potevano infliggere ai



comuni a bordo delle navi, che sostanzialmente erano:

- a) Piantone di castigo (2 ore durante 5 giorni)
- b) Lista di punizione (fino a 15 giorni)
- c) Consegna a bordo (fino a 20 giorni)
- d) Prigione (fino a 10 giorni)
- e) Ferri ad una gamba (fino a 15 giorni)
- f) Ferri per due gambe (da 1 a 8 giorni)
- g) Ferri corti (da 1 a 8 giorni)
- h) Retrocessione

Limitandoci all'argomento della cartolina, e cioè i ferri, troviamo nei successivi articoli anche le modalità con le quali veniva messa in atto la punizione. "Il castigo dei ferri per una gamba consiste nell'aver una gamba passata in un anello di ferro. Il castigo dei ferri per due gambe consiste nell'aver ciascuna gamba passata in un anello di ferro. Nel castigo dei ferri corti,



che è poi quello rappresentato nella cartolina, le due gambe sono passate in anelli di ferro stabiliti su una stessa barra di ferro, fissata ad un luogo. Il castigo dei ferri corti è sempre accompagnato dalla sospensione di tutti i viveri, meno il pane di cui sarà data doppia razione. Nei giorni di giovedì e in quelli festivi, ad eccezione del vino, vie-

ne distribuita la razione intera ai puniti con i ferri corti".

Sappiamo inoltre che "...I puniti con i ferri non prestano alcun servizio: sono riuniti nel locale all'uopo destinato e tengono le gambe passate in due distinte maniglie. Ad una stessa barra chiusa con un lucchetto possono essere riuniti tre individui al più (due nel nostro caso)... Quelli ai ferri, durante la notte avranno una gamba sciolta (in modo da potersi sdraiare e dormire)... Il castigo dei ferri può anche essere scontato in un locale chiuso del bastimento, ma sufficientemente aerato. In questo caso il castigato dovrà passare due ore al giorno ai ferri all'aria libera..."

Il regolamento del 1893 precisava poi che i comuni puniti con i ferri di rigore, ossia con ferri per due gambe, di giorno stanno seduti sopra un apposita panca con le gambe passate in due maniglie assicurate ad una sbarra fissata ai piedi della panca, che è quella che vediamo aperta sotto la scolta.

Non poteva ovviamente mancare fra i vari soggetti il rancio di bordo che in questa serie compare con due immagini, entrambe interessanti.

La prima ci mostra un rancio in navigazione e ci ricorda come nell'Ottocento l'equipaggio mangiasse sedendosi sul ponte di coperta (se non pioveva) oppure sul ponte di batteria (quello sottostante) così come i soldati dell'Esercito, fino ad epoche abbastanza recenti, si sedevano a terra nel cortile della caserma con la loro gavetta.

Le fotografie dell'epoca (non solo le cartoline che potrebbero essere state "costruite") ci mostrano marinai sorridenti e



rilassati e in effetti la pausa pranzo ha sempre avuto lo scopo di interrompere l'attività lavorativa a favore del riposo e della socializzazione: sono momenti infatti nei quali le persone si parlano e si creano quei legami di amicizia che fanno sì che un equipaggio sia sempre qualcosa di più della somma dei suoi componenti.

Abbastanza presto (siamo ancora nell'Ottocento) si era diffuso l'uso delle tavole e delle panche per la consumazione del rancio. Erano tavole e panche pieghevoli perché non esisteva un locale mensa per i marinai e quindi al termine del pasto dovevano essere riposte in appositi spazi per rendere agibili i locali. Li vediamo nella cartolina in basso che ci mostra anche un altro aspetto.

Col termine rancio si indicava in Marina non solo il pasto dei marinai ma anche ciascuno dei gruppi nei quali veniva diviso l'equipaggio di una nave per la consumazione dei pasti. Ogni gruppo era generalmente formato da otto persone (come vediamo nell'immagine) uno dei quali (il capo rancio) aveva il compito di ritirare dalla cucina il contenitore del rancio. Ed è quindi corretto il titolo della cartolina (Un rancio) che si riferisce non al cibo ma al gruppo di marinai seduti alla mensa.

Sono tante le immagini di un mondo ormai scomparso che emerge da quelle cartoline. Ad esempio i marinai che ripongono le brande nei bastingaggi.

Questa operazione è rimasta viva ormai solo sul *Vespucci*, ma un tempo tutto l'equipaggio dormiva sulle brande, che erano in definitiva costituite da un rettangolo di tela olona (molto robusto, per ovvi motivi) lungo poco più di due metri e largo poco meno di un metro. La descrizione esatta la ritroviamo nel già citato libro dell'amm. Galuppini (op. cit., pagg. 279-284) e qui mi limito a dire che la branda era strettamente personale e seguiva il marinaio nelle sue varie destinazioni, tanto che per indicare il trasferimento si usava dire "fare



sacco e branda" ove il sacco era quello che conteneva il vestiario e gli altri oggetti personali (come le posate) e la branda era quella di cui parliamo, un'amaca destinata ad essere rimossa al mattino per liberare i locali (non c'erano dormitori) per essere riposta nei bastingaggi, appositi cassoni metallici che sulle navi scuola erano nor-

malmente posizionati sui trincarini della coperta mentre sulle normali navi trovavano generalmente posto a murata, nei locali dove dovevano poi essere stese di notte le brande.

Se di notte le brande erano stese in locali per nulla areati e di giorno venivano "rolate" e rinchiusi nei bastingaggi, ed agguingiamo il basso livello di igiene del personale, dovuto essenzialmente alla scarsità d'acqua che ha sempre afflitto le nostre unità, si capisce come diventasse una vera necessità quella pratica chiamata "sciorino brande". Nel giorno stabilito per lo sciorino le brande non venivano "rollate" o depositate nei bastingaggi, ma venivano lasciate aperte in coperta per un conveniente periodo di tempo, in modo che l'aria ed il sole provvedessero alla necessaria igienizzazione.

Un'altra usanza ormai scomparsa da quasi un secolo a bordo delle nostre navi è quella dell'imbarco di animali vivi che venivano tenuti in coperta durante le lunghe navigazioni per poter disporre di carne fresca, fino al momento della macellazione; un evento truculento che attirava molti spettatori, anche perché animava la navigazione. I nostri fantasiosi amministrativi avevano coniato il termine di "carne in piedi" per annotare l'acquisto del bestiame e l'espressione era poi entrata nell'uso corrente.

Sulla cartolina Edoardo Guidotti scrive alle due sorelle "Spero così collezione completa" e questo ci conferma come le cartoline illustrate fossero già alla fine dell'Ottocento e all'inizio del Novecento oggetto di collezione e come le sorelle Di Puccio fossero intrigate da questi aspetti



della vita di bordo, il che ha permesso che queste immagini giungessero fino a noi consentendoci di rivivere queste scene datate ormai più di un secolo. E se questa cartolina chiudeva la collezione delle due sorelle di Viareggio, mi sembra giusto che chiuda anche questo breve articolo.

# 1915-1918 Ambulanze e ospedali sull'acqua

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Alla fine dell'ottocento, alla Croce Rossa Italiana (CRI) non sfuggì l'occasione di allestire, come avveniva per i treni ospedale, dei natanti da utilizzarsi nelle attività di soccorso ed assistenza alle popolazioni colpite da calamità. Infatti, gran parte del materiale utilizzabile per l'allestimento dei treni ospedale lo era anche per quello delle ambulanze fluviali. Nel 1891 vennero predisposte le attrezzature e gli arredi per allestire il primo "convoglio ambulanza fluviale" della Croce Rossa Italiana, la *Brunetta d'Usseaux*, che potremmo anche definire "lacuale" visto che operò sul Lago Maggiore, con base a Verbania. Concepita e progettata dal Conte Eugenio Brunetta d'Usseaux (1857-1919), personaggio dai molteplici interessi, sicuramente va ricordato per essere stato il primo (ed unico) italiano a ricoprire la carica di segretario generale del Comitato Olimpico Internazionale. Lo studio, compresi i piani costruttivi delle barche, venne raccolto in una pubblicazione che gli fruttò un *Grand prix d'honneur* all'Esposizione Universale di Parigi del 1900. La prima edizione venne pubblicata col titolo: *Progetto di Convogli Ospedali Fluviali*, compilato in base al regolamento dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, per il trasporto in tempo di guerra dei feriti e malati sui treni ospedali. Questi convogli di ambulanze fluviali, composti da nove barconi ricovero e tre barche di scorta, erano stati progettati per trasportare fino a 300 soldati e 25 ufficiali (oltre ad 80 persone di servizio). Al progetto, secondo il d'Usseaux, avrebbero dovuto prestare la loro opera anche le Società Canottieri con i loro uomini e darsene di servizio nelle rispettive zone, oltre ai loro locali come punti d'approvvigionamento viveri, d'imbarco e sbarco, per il servizio di porta

ordini, ordini ai sindaci, servizio di corrispondenza ai malati, comunicazione con i delegati d'armata e con le autorità militari e civili. Nel 1894 venne predisposto il materiale per allestire un'altra ambulanza fluviale, la *Lario*, destinata ad operare sul lago di Como. Per questo viaggio inaugurale furono utilizzati due "comballi" (grandi imbarcazioni a vela e a remi tipiche del lago di Como, che dal XIII a tutta la metà del XX secolo furono il principale mezzo di trasporto lacuale di merci pesanti), coperti con assicelle di legno bianco, uno per uso infermeria, l'altro per cucina, sala da pranzo e cambusa. In realtà l'ambulanza completa sarebbe stata composta da 10 "comballi", capaci di contenere 214 feriti e 53 addetti. Queste due ambulanze fluviali avrebbero reso possibile il trasporto, in caso di guerra, di un gran numero di feriti ed ammalati, in una vasta zona dell'Italia del nord, dai laghi prealpini all'Adriatico, percorsa da fiumi e canali navigabili. In base ad un apposito accordo con statuto e regolamento, i soci delle "canottieri e vogatori", si impegnavano a custodire i barconi e a guidarli in caso di mobilitazione. Tutto quello che consisteva dell'allestimento rimaneva in custodia nelle sedi e nei magazzini della CRI, comprese le assicelle bianche per la copertura. Queste ambulanze erano l'equivalente navigante di un treno-ospedale o di un ospedale da campo. Nel 1897 la contessa Eugenia Litta Bolognini Attendolo Sforza (1837-1914) insieme alla Croce Rossa di Milano ed al presidente dell'ospedale Maggiore, il conte Emilio Borromeo, finanziò e varò quattro natanti, destinati a funzionare da ospedale da campo galleggiante. Il costo complessivo fu di oltre 60.000 lire e l'ambulanza venne iscritta tra le unità ospedaliere sotto la denominazione di

Ambulanza fluviale "Alfonso Litta", sosta sul Po  
(Collezione CRI Cremona)



*Alfonso Litta*. Che volle così ricordare il figlio Alfonso Litta (1870-1891), avuto da Umberto I di Savoia (1844-1900), deceduto mentre prestava il servizio militare. Si trattava di un convoglio collegato di quattro natanti, perfettamente attrezzato come ospedale mobile. Lo scopo dell'ambulanza fluviale era quello di portare assistenza ai paesi situati lungo le rive del Po e dei suoi affluenti, privi di assistenza ospedaliera sul posto e mal collegati sia sotto il profilo stradale che ferroviario. Secondo il progetto, i convogli composti da



La foto è stata scattata nel momento in cui il barcone n. 1 della CRI Alfonso Litta sta passando sotto il ponte che collega la Darsena di Milano con il Naviglio Pavese. Si noti la folla di curiosi assiepata sui parapetti (Collezione CRI Cremona)

più barconi di differente tipologia avrebbero trasportato più di trecento persone tra feriti e personale di servizio, essendo dotati di sale chirurgiche, ambulatori per le medicazioni, magazzini, uffici e alloggiamenti. L'ospedale galleggiante fu inaugurato il 22 giugno 1898, alla darsena milanese. Partì il successivo 30 per il suo primo viaggio, per raggiungere Chioggia e il 10 luglio Venezia, ovunque accolto dalla gente con grandi feste. La "*Litta*" era composta inizialmente da quattro chiatte a fondo piatto, lunghe 14 metri e larghe 4, di quelle che servivano normalmente per il trasporto di merci su tutto il bacino del Po; di cui una destinata al personale direttivo, alla farmacia, alla camera di medicazione ed alla cucina e le altre tre ad infermerie con 46 barelle e 10 posti a sedere ciascuno. L'assistenza tecnica a terra e a bordo era assicurata, inizialmente, dai soci delle società sportive di canottaggio. In seguito la Croce Rossa Italiana venne autorizzata ad arruolare nel proprio personale anche riservisti in congedo del Corpo Equipaggi della Regia Marina e quelli del Regio Esercito appartenenti alla specialità del "genio pontieri".

Il 26 settembre 1915 tutte le imbarcazioni passarono alla Sanità Militare. Con l'entrata in guerra, la Croce Rossa Italiana militarizzò immediatamente il proprio personale, forte di 9.500 infermieri e 1.200 dottori, con 209 suoi apparati logistici tra ospedali territoriali, attendamenti, autoambulanze e treni-ospedali. Nel 1916 i medici militari in zona di guerra erano 8.000 (più altri 6.000 che operavano in retrovia) e nel 1918 divennero complessivamente 18.000.

Le direttive generali riguardanti i servizi logistici furono impartite dall'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, tra le autorità interessate ci fu anche l'Ispettorato di Sanità che rispondeva all'ufficio logistico di Ravenna-Porto Corsini. Creato inizialmente come ente autonomo, ma successivamente posto alle dipendenze del Comando Marina del Brenta con sede a Ferrara. Oltre all'approvvigionamento delle strutture atte a ricevere tutto quanto fosse trasferito da Venezia, l'ufficio doveva garantire l'amministrazione e

l'accasamento del personale civile e militare della nuova struttura. In brevissimo tempo furono realizzati una caserma, dei magazzini per i viveri, per il vestiario e per il materiale sanitario, depositi per armamenti e costruzioni navali, magazzini per materiale aeronautico e semaforico.

Sui barconi-ambulanza era vietato mettere qualsiasi segnale eccetto lo stemma della Croce Rossa, prescritto dalla Convenzione di Ginevra, dipinto sopra una lastra metallica e fissato alle paratie e sulla coperta della barca. Avvenne anche la mobilitazione dell'ambulanza lagunare *Città di Venezia*, istituita dal Comitato Regionale CRI di Venezia dopo aver preso accordi con il Comando in Capo della Piazza Marittima del capoluogo veneto. Questa unità era costituita da un convoglio di 3 "peote" (grosse barche a remi da trasporto, con fondo piatto, con prua alta e rotonda in uso nella laguna veneta), ognuna dotata di diciotto barelle e trainata da uno o più motoscafi. Trasportava, oltre ai 54 barellati, fino ad un massimo di 200 infermi seduti o in piedi. In laguna, a questa unità si affiancarono anche l'autoscafo *Regina Elena* ed alcuni battelli a vapore attrezzati.

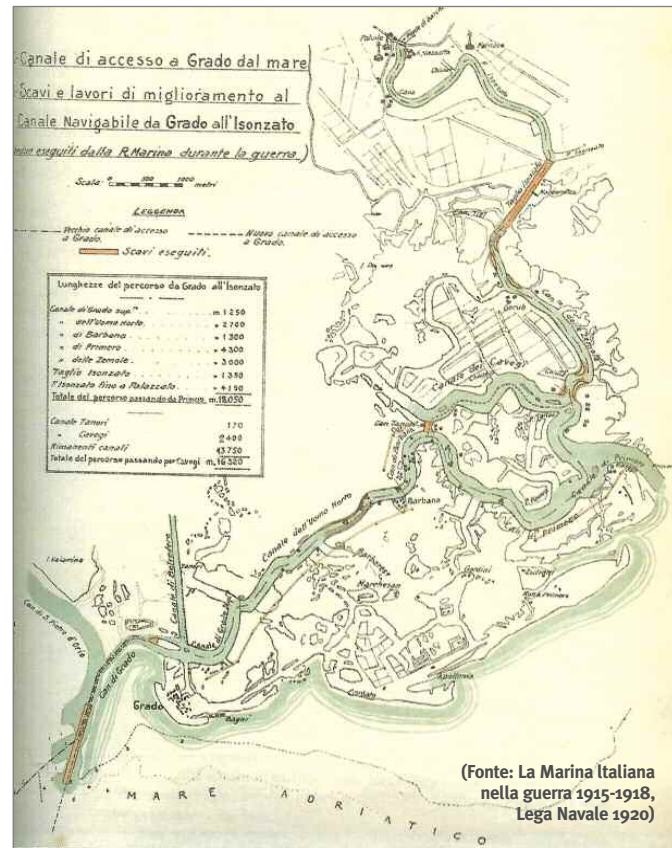
Le ambulanze lagunari rispondevano a criteri di costituzione, gestione ed impiego analoghi a quelli delle fluviali. Entrambe venivano, all'occorrenza, allestite e gestite sempre sotto il controllo delle autorità sanitarie militari di armata o territoriali, e dalla Croce Rossa Italiana.



Preparazione del rancio per l'equipaggio dell'ambulanza fluviale in sosta nei pressi di una chiesa sul Naviglio Pavese. Il personale della CRI indossa l'uniforme da fatica e, dato il periodo estivo, un cappello di paglia a falde larghe. I barconi agli ormeggi sono i numeri 1 e 2, riconoscibili dal numero sulla fiancata. Dal tetto del barcone n. 1 si nota il comignolo della cucina/cambusa (Collezione CRI Cremona)



Prima Guerra Mondiale.  
Ambulanza Fluviale  
in navigazione sul Po  
(fonte Wikipedia)



Importante fu il servizio del *Città di Venezia*, che insieme alla *Regina Elena* e ad alcuni battelli a vapore attrezzati effettuarono il trasporto di feriti e degli ammalati dai treni ai vari ospedali e viceversa, nonché il trasferimento dall'uno all'altro ospedale. Le tabelle statistiche dimostrano come a tutto il 1916 le ambulanze fluviali abbiano provveduto al trasporto di 23.473 uomini, di cui 4.217 in barella. Al 30 giugno 1917 erano stati trasportati 28.082 infermi, dei quali 4.465 in barella. Nel marzo 1918 le ambulanze fluviali passarono alle dipendenze della Delegazione Generale della Croce Rossa Italiana, che le assegnò alla Delegazione della 3ª Armata. Al 30 giugno 1918 erano stati trasportati 48.353 infermi.

Per il servizio di sgombero della Brigata di Marina nella difesa del basso Piave (circa 8.000 uomini) fu istituita una speciale sezione di sanità con mezzi di trasporto e di ospedalizzazione adatti alla zona prevalentemente fluviale. Questa sezione, ideata dal capitano medico della Regia Marina Salotti, era composta da due vaporette-ospedale, ricavati dalla trasformazione dei comuni vaporette lagunari di Venezia, con a prora un reparto sistemato a cuccette smontabili (una trentina circa) e a poppa una sala operatoria. La sezione possedeva inoltre tre motoscafi ambulanza attrezzati con telai-barella per otto feriti gravi e con sedili per feriti e malati leggeri. Questi motoscafi si spinsero fino alle trincee e alle batterie sparse lungo i canali e i fiumi per raccogliere i feriti e trasportarli ai vaporette-ospedale. Il personale sanitario addetto alla sezione era costituito da due ufficiali medici, dieci infermieri e una squadra di portafariti.

Appena mobilitati gli ospedali fluviali di guerra dipendevano direttamente dal Presidente della CRI o da suoi rappresentanti, ma appena giunti in zona dell'intendenza dell'esercito mobilitato, passavano sotto gli ordini diretti del delegato di Armata. Al contrario,

quelli inviati in una circoscrizione di Dipartimento Marittimo passavano sotto gli ordini del Delegato Generale presso la Regia Marina. Il Direttore, provvedeva al servizio del deposito del vestiario, del deposito di tutto il materiale dell'ospedale, della cucina e dispensa, della farmacia, degli alloggi per tutto il personale, ecc..

Il prelievamento delle derrate necessarie era fatto di massima mediante buoni a favore o nelle sussistenze militari o delle imprese incaricate del servizio viveri per l'Esercito o la Marina previo accordo con l'Amministrazione Militare. Ma potevano anche essere acquistate da privati con pagamento diretto, come ad esempio per le spese di cucina che avvenivano anche nei centri rivieraschi del Po o dei suoi affluenti.

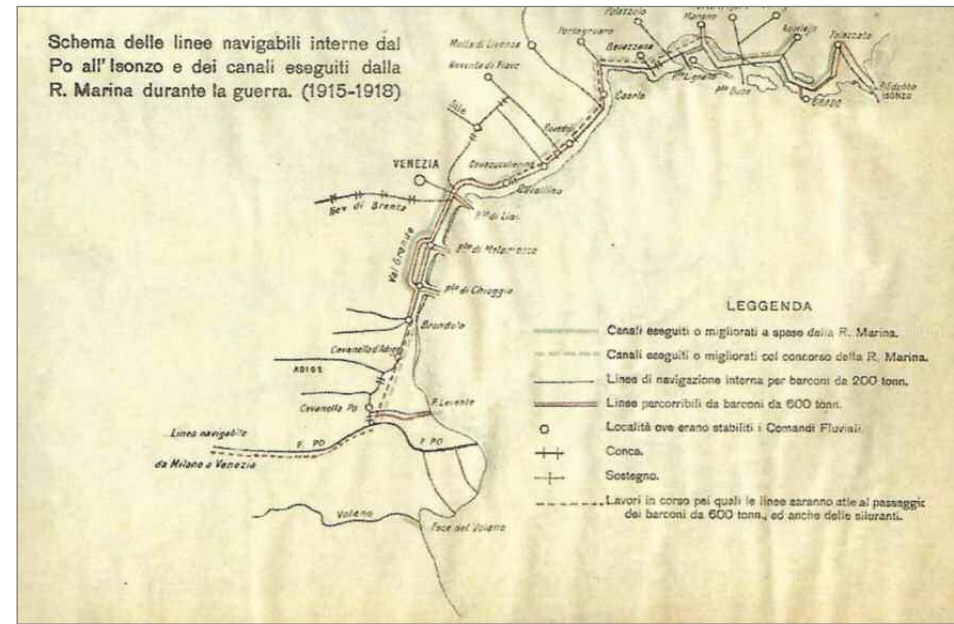
Questi ospedali fluviali servirono specialmente per i lunghi trasporti di feriti e malati militari da un ospedale all'altro, allo scopo di mantenere sempre "leggeri" gli stabilimenti sanitari avanzati e di prevenire ogni affollamento, diradando i feriti sino ai più lontani ospedali retrostanti. Erano provvisti di tutto quello che occorre per l'assistenza, la cura ed il vitto dei feriti e malati anche per viaggi di più giorni.

Il medico aveva il dovere di ricevere gli ammalati e feriti che salivano a bordo per il trasporto, di controllare le operazioni di carico e scarico, ordinare la separazione degli ammalati dai feriti, in modo da facilitarne il servizio clinico, sorvegliare la consegna dei malati alla stazione di arrivo, curare la pulizia dei natanti, l'igiene dei trasportati; era inoltre il tenutario del registro dei defunti.

Se durante la navigazione avvenivano decessi, i cadaveri venivano sbarcati al primo scalo possibile, corredati dall'atto di morte, insieme agli oggetti appartenenti al defunto, e poi consegnati al più vicino Comando Militare. Di regola, dopo aver compiuto il trasporto di feriti e malati, il barcone doveva essere ripulito, lavato e disinfettato. Quelli che avevano trasportato malati contagiosi o affetti da malattie diffusibili, appena sbarcati si chiudevano e venivano sigillati in attesa di una speciale disinfezione.

La rete era strutturata come un sistema ferroviario su fiume, con trazioni, scali, orari sistematici di passaggio dei vari convogli trainati dai rimorchiatori. Dove non era possibile il traino, nelle reti più interne, come sul Bacchiglione o sul Sile, si ricorreva al tradizionale alaggio lungo le rive, con i cavalli del "genio lagunari", che avevano una grande scuderia a Jesolo, o attraverso l'appalto a contadini che mettevano a disposizione i loro animali.

Alla metà del 1918 furono censiti: 639 burchi<sup>1</sup>, 149 peate<sup>2</sup>, 65 bragozzi<sup>3</sup>, 19 batelloni, 5 preame, 12 burchielli<sup>4</sup>, 66 battelle<sup>5</sup>, 5 "topi"<sup>6</sup>,



58 motobarce, 31 autoscafi, 71 rimorchiatori, 59 rascone<sup>7</sup>, 119 sandoli<sup>8</sup> e 45 caorline<sup>9</sup>. A queste vanno aggiunte le zattere assemblate sul lago di Como e fatte scendere lungo l'Adda fino al Po.

Al comando di tutto il sistema medico sanitario militare italiano, che in 41 mesi di guerra dovette gestire il trasporto, la cura e il ricovero di oltre due milioni e mezzo di feriti ed ammalati, era il ten. gen. Francesco Della Valle (1858-1937), che poteva contare su 53 sezioni di sanità, 126 ospedaletti someggiati da 50 letti, 82 ospedali da campo da 100 letti e 42 da 200, 120 autoambulanze, 108 autobus, 16 treni attrezzati.

Su tutto il territorio nazionale erano inoltre presenti 28 ospedali militari principali, due ospedali succursali, sei strutture per i convalescenti, 31 infermerie presidiarie nonché un numero impreciso

Note

- Burchio, battello di grandi dimensioni dal fondo piatto per poter navigare agevolmente nei bassi fondali della laguna. Realizzato tradizionalmente in legno, presenta una lunghezza variabile tra i 20 e i 35 metri con un pescaggio massimo di due metri. Dotato di due alberi, uno a prua e l'altro a poppa, con velatura al terzo, manovrabile tramite un timone a barra, incenerato al centro della poppa.
- Peata, imbarcazione da trasporto utilizzata nella laguna veneta. Di dimensioni anche considerevoli, è simile come forma alla "caorlina" ma è più squadrata e dai bordi più bassi. La capacità di carico è notevole e varia dai 100, agli oltre 800 quintali di portata. Il nome deriva forse da "pedota", ovvero "pilota".
- Bragozzo, imbarcazione da pesca e da carico, tipica del medio e alto Adriatico, che esercitava il cabotaggio sin nel mare Ionio. Dotata di due alberi muniti di vela al terzo.
- Burchiello, imbarcazione fluviale utilizzata per trasporto di merci. Anticamente utilizzata dai nobili veneziani, per recarsi nei loro possedimenti di terraferma.
- Battelle, piccole barche dell'Adriatico.
- Topo, imbarcazione tipica della laguna veneta, principalmente usata come barca da trasporto merci. Usato nelle zone meno calme, dove la vicinanza del mare rendeva la navigazione più difficoltosa, per le barche a fondo piatto.
- Rascona, detta anche "nave di Pavia", di grandi dimensioni (la lunghezza media era di 28 metri per una larghezza di 6,5 metri), era caratterizzato da una forma a mezzaluna e fondo piatto. A seconda delle dimensioni, la portata era compresa tra le 15 e le 120 tonnellate. La propulsione era a vela al terzo, con due alberi abbattibili.
- Sandoli, barca da trasporto, con fondo piatto, tipica della laguna veneta.
- Caorlina, imbarcazione tipica della laguna di Venezia. Usata inizialmente per la pesca e per il trasporto anche di ingenti carichi (grazie alla sua capienza ed agilità di movimento). Le dimensioni sono 9,65 metri di lunghezza per 1,75 metri di larghezza.

sato di ospedali di riserva. Complessivamente si poteva disporre di circa 24.000 posti letto per l'esercito impegnato nelle operazioni belliche, e di oltre 100.000 negli stabilimenti di riserva. Impegnati anche i soldati del Corpo della Sanità Militare e dall'apparato della Croce Rossa Italiana (personale medico) e "Dame della Croce Rossa", cioè crocerossine volontarie, coadiuvato dal personale infermieristico, sempre volontario, facente parte di vari comitati assistenziali, quali: i "Cavalieri di Malta", quelli dell'"Ordine dei SS Maurizio e Lazzaro", e i Gesuiti. Importante fu anche l'aiuto dato dagli Alleati: nel 1918 operavano nel fronte italiano centinaia di militari di Sanità britannici e statunitensi, con compiti di ambulanzeri ma anche barrellieri e infermieri.

Jesolo, allora Cavazuccherina, con il suo Comando Fluviale era uno snodo cruciale di questo sistema essendo posizionato nel luogo esatto in cui la navigazione lagunare s'immetteva nella Piave Vecchia e, attraverso il Canale Cavetta, si indirizzava verso la "Litoranea Veneta": un vero dedalo di strade d'acqua comunicanti tra loro e il mare Adriatico. Lì migliaia di feriti del Carso furono sgomberati su chiatte rimorchiate da battelli che partivano da Grado e dopo una notte di viaggio raggiungevano Mestre.

Grazie alla realizzazione di due conche sul Tagliamento, nel dicembre del 1915 la rete delle acque interne permetteva di raggiungere Grado collegando direttamente Milano al fronte isontino. Successivamente il servizio venne esteso alle linee del padovano e del vicentino alimentate dai fiumi Brenta e Bacchiglione e sui canali che dai laghi di Como e Maggiore portano a Milano e al Po. Venne inoltre attuato un servizio di trasporti nei laghi di Garda, Maggiore e Idro. A Cavazuccherina inoltre stazionavano pontoni armati e due Squadriglie M.A.S. al Comando dei Tenenti di Vascello Luigi Rizzo (1887-1951) e Pagano di Melito (1879-1944).

Bibliografia

- M. Scroccaro, C. Pietrobon - La sanità militare italiana nel Veneto durante la Grande guerra - Antiga edizioni, 2015
- M. Veronesi - Sulle vie d'acqua, barche, uomini, merci, curiosità e leggende sul grande fiume - editore, Medea 2016
- M. Veronesi - Ambulanze sull'acqua (dalle prime esperienze alla guerra 1915-1918)
- C. Cipolla, Q. Fabbri, F. Lombardi - Storia della Croce Rossa Lombarda (1859-1914), vol II documenti - Franco Angeli editore 2014
- Guerra Italo-austriaca, Riassunto dell'opera svolta dalla Croce Rossa Italiana in zona di guerra e in zona territoriale, relazioni inedite custodite presso l'Archivio Storico del Comitato Centrale della Croce Rossa Italiana a Roma
- R. Cordani - I Navigli, da Milano lungo i canali - edizioni Celip, Milano 2002

# Storia del “crest”

**Michele Tocci**

Presidente del Gruppo di Cosenza

La parola inglese “crest” oltre a significare la cresta che hanno sulla testa i galli e altri uccelli, secondo il “Twentieth Century Dictionary” significa anche: figura decorativa che originariamente sormontava l’elmo, posta su una corona ecc., oppure usata separatamente come distintivo personale su una piastra ecc.. Il vocabolario Webster riporta “insegna o emblema... come ornamento o segno distintivo per targhe, divise e simili”.

Da quanto sopra riferito si può concludere che la parola “crest” indichi un emblema che può essere posto su una targa come ricordo personale o, più in generale, come ricordo di un ente o di una nave.

Con questo termine preso a prestito dalla lingua inglese sono correntemente indicate delle fusioni di bronzo, ottone o di alluminio, di vario soggetto, applicate su un sostegno di legno a forma di scudo che navi ed enti della Marina Militare offrono come loro ricordo ad autorità che visitano la nave o l’ente.

In Italia, prima della Seconda Guerra Mondiale, durante e per oltre un decennio dopo la sua cessazione, non se ne conosceva l’uso.

Le navi e gli enti, a quell’epoca, avevano invece una propria medaglietta che era offerta ai visitatori e alle signore invitate

La copribitta della fregata *Alpino*



Tappi di volata e copribitta della Regia Nave *Andrea Doria* (1885)

alle feste a bordo; in questo caso era ornata con un nastrino azzurro col nome dell’Unità Navale mentre, ornata da un fiore in oro, era donata agli ufficiali al termine del proprio periodo d’imbarco.

Chi introdusse, come fu introdotto e come si sia diffuso questo genere di “ricordo navale” non è facile a determinarsi. Si dice che in Italia le prime richieste furono fatte all’Arsenale Militare Marittimo di Taranto da alcuni comandanti per le loro Unità, negli anni 1957/58. Quindi possiamo dire che la tradizione dei “crest” nella Marina italiana non è molto antica e si può datare intorno all’anno 1960. Mentre nella marineria britannica e statunitense il “crest” era diffuso già da molti anni; certamente da noi, è entrato nell’uso in seguito ai contatti con tali marine, sulle cui navi i “crest” adornavano le pareti dei quadrati ufficiali.

Tuttavia la remota origine del “crest” nella Marina italiana si può far risalire alla Circolare n. 419 – dataata Torino, 2 febbraio 1865, quando la città era ancora la capitale del Regno – che riguardava l’istituzione dei “tappi di volata”. Tale circolare stabiliva che: “Ogni nave abbia per dotazione fissa un numero di difense di legno per cannoni, eguale a quello delle bocche da fuoco della batteria scoperta, e che queste difense siano costruite giusta il modello... che verrà approvato dal Ministero”.

Si parlava dunque di tappi di legno, ma non di ornamenti da apporvi sopra.

Come per le medaglie, anche per la realizzazione dei “crest” non esistono norme ufficiali; quindi figure, iscrizioni e fregi che li ornano sono frutto della fantasia dell’artista che viene incaricato dell’opera.

I più antichi esemplari erano semplici fusioni in bronzo, costituite da un medaglione sul cui contorno correva la fascia con la scritta del nome della nave, e nel cui centro si trovava un simbolo più o meno attinente al nome della nave o alla sua attività.

Vi sono poi state fusioni di alluminio colorato ed infine, in epoche molto recenti, delle vere e proprie composizioni, accompagnate da targhette con il numero delle stelle, e talora la firma dell’ammiraglio cui si riferiscono (Capo di Stato Maggiore, Comandante di Dipartimento, ecc.). Quelli propri delle Unità Navali, a quanto risulta allo scrivente, non sono fregiate di queste “appendici”.

La diffusione dei “crest” è stata generalizzata: oltre alle navi, li hanno adottati enti a terra come Accademia Navale, Arsenali, Comandi di Dipartimento, Comandi Marina, Ente Circoli, Circoli delle varie sedi, Direzioni di Commissariato, Centri di addestramento, Capitanerie di Porto, Gruppi ANMI, fino a enti civili assortiti.

Mentre esistono collezioni più o meno complete delle medaglie delle Unità Navali, preziose perché prevalentemente in oro, non risulta che esistano raccolte ufficiali

dei “crest” finora realizzati, i quali rimangono semplicemente una “tappeseria” per decorare pareti di abitazioni, circoli e uffici. Nel mondo militare, il “crest” è un emblema metallico posto su di una base in legno a forma di scudo, usato come ricordo.

Il soggetto raffigurato sul “crest” può essere in fusione di bronzo, ottone o alluminio e fa riferimento a navi, enti militari, associazioni d’arma e altri ancora.

La Marina Militare vanta un elevato numero di “crest” che riportano la figura della nave a cui fanno riferimento ed il motto che la caratterizza.

Si aggiungono poi quelli degli Enti di terra, delle Capitanerie di Porto, delle Scuole, dell’Accademia Navale, della Presidenza Nazionale e dei Gruppi ANMI, ecc..

Nel 1865 la flotta italiana era ancora composta prevalentemente di navi con cannoni in batteria, e solo l’*Affondatore* aveva due cannoni da 254 mm in due torri, una a prora e una a poppa.

Tappi di volata dell’impianto Dardo della fregata *Scirocco*



Fu solo dopo l’adozione dei cannoni in torre sulle corazzate *Italia* e *Lepanto* del 1880-82 che i tappi di volata, da semplici coni di legno, si trasformarono in oggetti più elaborati, sulla cui superficie esterna si metteva un medaglione di bronzo con uno stemma più o meno attinente al nome della nave.

La costruzione delle navi in ferro aveva portato come conseguenza che anche le bitte lo fossero, e che fossero normalmente chiuse superiormente da un tappo circolare di ottone o di bronzo, ornato con lo stemma della nave.

Oltre che sui tappi di volata e sui coperchi delle bitte, lo stemma della nave era riportato sui “medaglioni” applicati sui due lati della prora delle imbarcazioni appartenenti alla nave.

Probabilmente, agli inizi, tali stemmi erano applicati secondo le semplici direttive del comandante della nave; ma in epoche successive la loro forma e dimensione fu regolamentata dalla Direzione Generale delle Costruzioni Navali e Meccaniche del Ministero della Marina, con la pubblicazione “Norme riguardanti Emblemi, Distintivi e nomi da applicare sulle Regie Navi”, che disponeva:

**IMBARCAZIONI, BITTE, TAPPI DI VOLATA DEI CANNONI**

- di corazzate e incrociatori che abbiano un nome che si riferisca a uno stemma araldico: stemma araldico del nome.
- di tutte le altre unità: fregio marino di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> grandezza.

**Nota:**

Gli stemmi per le imbarcazioni erano applicati solo a quelle della nave, vale a dire lance a remi, pirobarche, diesel-barche, motobarche, motoscafi dei comandanti, ma non sui motoscafi degli ammiragli, per i quali era prescritto un fregio costituito da un’insegna ammiraglio, cioè da una bandiera azzurra con il numero di stelle gialle competente per il grado rivestito. Per tutta la durata della Seconda Guerra Mondiale e per il decennio successivo queste norme furono osservate.



L’autore dell’articolo ritratto davanti a una delle pareti della sua abitazione, coperta di “crest” navali

# Chiamatemi comandante

Giancarlo Garello - Socio del Gruppo di Cairo Montenotte (SV)

Nel 1966 prestavo servizio a MARIDIPART Ancona con l'incarico di ufficiale addetto alle operazioni aeronavali quando da Roma giunse il tanto atteso ordine di imbarco: "Preghiamo disporre che il Tenente di Vascello in SPE (Pil.A) Giancarlo Garello pagato 12 dicembre p.v. assuma il comando del Dragamine *Mango* in sostituzione del T.V. Antonio Staglianò da avviarsi su nave *Todaro* designato comandante". Il momento più importante della mia carriera di giovane ufficiale era finalmente arrivato: dopo quattro anni di studi rigorosi in Accademia e nove di servizio sulle navi e negli aeroporti avrei conosciuto l'onore e l'onere del comando. Fortunatamente il *Mango* faceva parte di una squadriglia di dragamine di base ad Ancona, per cui il trasferimento da terra a bordo fu particolarmente agevole: il 10 dicembre 1966, mentre un camioncino trasportava il mio baule di effetti personali giù al porto, mi presentai al compagno di Corso Antonio Staglianò, titolare del *Mango*, per prendere le consegne. Il collega Staglianò, "Nini" per gli amici, era un ufficiale in gamba e avrebbe conosciuto una brillante carriera che lo portò ai vertici della Marina Militare quale Comandante in Capo della Squadra Navale e Sottocapo di Stato Maggiore della Marina. Bastarono un paio di giorni per prendere confidenza con la nave che era molto manovriera, ma con il vento al traverso o al mascone tendeva ad abbattere la prora rendendo difficoltosa la presentazione di poppa in banchina. Espletate le formalità burocratiche il 12 dicembre divenni comandante di un dragamine da 400 tonnellate con un equipaggio di 38 persone; lo stato maggiore della nave era costituito da due soli ufficiali, il sottoscritto e il mio secondo che fortunatamente era specializzato in "mine e dragaggio" e mi illustrò le varie tecniche di guerra alle mine, perfidi ordigni che esistono in versione magnetica, sonora e a pressione e che io avevo studiato sui libri in Accademia. In mancanza di mine da distruggere l'attività principale dei dragamine di Ancona era la vigilanza pesca, cioè l'assistenza in mare ai



La 58ª Squadriglia Dragaggio sotto la neve nel porto di Ancona

nostri pescherecci per evitare che questi, sconfinando in acque jugoslave, si mettessero nei guai. Tre giorni dopo l'assunzione di comando ricevetti l'ordine di effettuare appunto una missione di vigilanza pesca; ero impaziente di mettermi alla prova ma quel giorno soffiava una bora "scura" a raffiche che aveva già fatto montare il mare a forza 4-5. Appena ci affacciammo fuori dal porto il *Mango* cominciò a ballare come un fuscillo e il mio entusiasmo scemò notevolmente: i marinai di guardia in plancia erano lividi e quelli sottocoperta stavano già raccando. Feci qualche chiamata sulle frequenze della radiopesca ma non ebbi risposta: l'Adriatico era deserto e i pescherecci di Fano, S. Benedetto del Tronto e Termoli se ne stavano al sicuro nei porti. Comunicai la situazione alla sala operativa del MARIDIPART che mi autorizzò al rientro; con l'ego un po' ammaccato riportai il *Mango* in banchina ma l'equipaggio apprezzò molto la mia sofferta decisione e ne guadagnai la fiducia. Ebbi poi modo di rifarmi, svolgendo frequenti missioni di vigilanza pesca fino alla primavera del 1967, quando la 58ª Squadriglia Dragaggio, cui apparteneva il *Mango*, fu chiamata finalmente ad un compito istituzionale. Il sommergibile *Toti*, costruito a Monfalcone, stava per iniziare le prove di immersione nel golfo di Trieste e bisognava liberare i fondali da eventuali residui bellici della Seconda Guerra Mondiale. In coppia con il *Palma* dragammo a sciabica per molti giorni finché potemmo dichiarare quella zona di mare libera da mine consentendo al *Toti* di appoggiarsi sul fondo senza pericolo.



Nave *Todaro* in navigazione a lento moto



La corvetta *Sibilla* al passaggio nel canale navigabile di Taranto



Recupero del BRC da bordo del *Sibilla*

All'inizio dell'estate un avvenimento inatteso ci proiettò dal Medio Adriatico alla Sicilia: i Gruppi ANMI di Giarre e Riposto (CT) avevano chiesto alle competenti autorità della Marina Militare di poter offrire la bandiera di combattimento al *Mango* e alla 72ª Squadriglia Dragamine Costieri di Messina che ne erano ancora privi. Fu così che sul finire di giugno 1967 lasciammo Ancona carichi di entusiasmo per la lunga crociera di nave isolata, che ci avrebbe permesso, nel pieno della stagione balneare, di sostare in rade e porticcioli gremiti di bagnanti. Grazie alle condizioni meteorologiche ottimali, nel corso del trasferimento potemmo dare fondo in qualche caletta riparata dove i miei marinai sguazzarono a volontà. Nel porto di Riposto fummo accolti con grande simpatia dalla popolazione che il 2 luglio partecipò numerosa alla solenne cerimonia della consegna delle bandiere di combattimento. Per l'occasione venne coniatata una medaglia ricordo e gli equipaggi furono ospiti d'onore di innumerevoli banchetti e feste danzanti.

Dopo il rientro ad Ancona partimmo insieme al gemello *Sandolo* in crociera addestrativa che ci portò a Venezia, Trieste, Jesolo, Porto Corsini, Cesenatico e Rimini. Altri bagni di folla ogniquale volta si autorizzavano le visite a bordo; i nostri piccoli scafi si riempivano di vacanzieri che arrivavano sottobordo con ogni tipo di natante, compresi i pedalò. Dovetti spesso far interrompere le visite per motivi di sicurezza.

Giunse infine il mio movimento per la Scuola Comando di Augusta, dove i giovani comandanti imparavano il mestiere in scenari operativi complessi interagendo con navi, aerei, elicotteri e sommergibili. Mi fu assegnata la corvetta *Salvatore Todaro*, una bella nave moderna da poco entrata in linea. L'80ª sessione della Scuola Comando durò dal 5 ottobre al 3 dicembre 1967, e mi laureò comandante: il salto dal *Mango* al *Todaro* fu notevole, perché la nuova corvetta dislocava quasi 1.000 tonnellate a pieno carico, aveva un equipaggio di 128 persone e un armamento di tutto rispetto, compreso un sonar rimorchiato a profondità variabile sistemato a poppa estrema, una vera novità per la Marina italiana. La stagione autunnale mise a dura prova le navi e gli equipaggi della Scuola Comando, con condizioni di mare non di rado difficili che però non interruppero mai l'intensa attività addestrativa. Ricordo che l'uscita in mare da Civitavecchia con a bordo una ventina di ufficiali frequentatori della Scuola di Guerra fu rovinata da una libeccia improvvisa che mise "a pajolo" gli ospiti e rese particolarmente difficoltoso il ritorno in banchina.

Conclusi la mia permanenza sul *Todaro* portandolo a Messina per il carenamento periodico e raggiunsi in fretta Taranto dove mi aspettava un ulteriore periodo di comando sulla corvetta *Sibilla*. Trovai la nave ai grandi lavori: un relitto privo di motori ed eliche e con grandi vuoti lungo le fiancate perché molte lamiere erano in corso di sostituzione. Mi passò le consegne – in pratica gli archivi di bordo – il compagno di corso Angelo Mariani, futuro Capo di Stato Maggiore della Marina, augurandomi buona fortuna. Ne avevo bisogno. Grazie a qualche pressione esercitata da CINC-

NAV, desideroso di recuperare il *Sibilla* per riprendere le esercitazioni di tiro contraereo (l'unità era dotata a prora di una catapulta per il lancio dei bersagli radiocomandati BRC), a fine gennaio 1968 presi possesso della mia nave rimessa a nuovo. Dopo due settimane di prove in Mar Piccolo il 15 febbraio 1968 il *Sibilla* fu dichiarato "nave pronta", un risultato inimmaginabile solo un mese prima.

La prima uscita in mare aperto fu dedicata alle esigenze della Squadra Navale che si sfogò a sparare contro il nostro bersaglio volante teleguidato; i tiri furono abbastanza precisi e distrussero il primo BRC ma il secondo scampò al massacro e fu recuperato a esaurimento carburante. Poi ci fu data libertà di manovra e dirigemmo per Crotona per svolgere alcune esercitazioni con una squadriglia di motosiluranti. Nel porto calabrese il mio ufficiale in seconda ebbe un colpo di genio: ottenuto il permesso di organizzare una festa in quadrato ufficiali si recò, in divisa e accompagnato da due aiutanti Guardiamarina, all'UPIM cittadina e chiese al direttore di poter invitare le commesse del grande magazzino ad un party a bordo. Le ragazze si dichiararono entusiaste e ne parlarono in famiglia ottenendo l'assenso dei genitori che si premunirono organizzando un discreto *chaperonnage* da parte di due mamme simpaticissime. Se si pensa che tutto questo succedeva in Calabria mezzo secolo fa, nell'"anno domini" 1968, si può apprezzare l'eccezionalità dell'avvenimento.

Il 25 marzo 1968 conclusi il mio periodo di comando navale e sbarcai dal *Sibilla* che odorava ancora di pittura fresca. In attesa della promozione a ufficiale superiore ritornai ad una scrivania dell'Ufficio Operazioni di MARIDIPART Taranto, dove la famiglia mi raggiunse da Venezia in uno dei tanti traslochi-lampo che segnarono la mia permanenza in Marina.





# Il marinaio Acefalo e l'antropologo forense

Ricardo Preve - Socio del Gruppo di Savona

## Preambolo della redazione

Delle vicissitudini del sottocapo silurista Carlo Acefalo, imbarcato sul sommergibile *Macallè* durante la 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale, ammalatosi nel corso di una operazione e morto conseguentemente di stenti, sotterrato dall'equipaggio sull'isolotto Bara Mousa (ma anche Barra Musa) Khebir nel Mar Rosso (Stato del Sudan a 65 miglia a Sud-Est di Port Sudan) sul quale il battello si era accidentalmente incagliato, il Giornale dei "Marinai d'Italia" si è occupato a più riprese. L'ultima volta è stato sul numero di Maggio di questo anno (pagg. 22 e 23) per documentare il rientro in Patria dei suoi resti, dopo oltre 70 anni, e la successiva tumulazione nella tomba accanto alla madre.

Con il presente articolo vogliamo ricordare il sottocapo Acefalo dando voce ai due personaggi che più di tanti altri hanno contribuito all'esito positivo dell'intera vicenda: il socio Ricardo Preve, regista tra l'altro del film "Tornando a casa" (ovvero la storia di Acefalo trasposta in pellicola), recentemente trasmesso da Rai3, che dopo un doveroso cappello introduttivo intervista il dott. Matteo Borrini, antropologo di chiara fama, che grazie ai reperti ossei da lui rinvenuti sul posto è riuscito a stabilire trattarsi proprio di quelli dello sfortunato nostro marinaio; condizione questa alla base del successivo procedimento di rimpatrio dei resti di Acefalo.



Siamo a giugno 1940 e l'Italia entra nella Seconda Guerra Mondiale con 8 sommergibili di base a Massaua in Eritrea. Fra questi il *Macallè* della classe "Adua", Tipo 600, che parte il 10 giugno risalendo il Mar Rosso verso il nord alla ricerca di naviglio inglese nella zona di Port Sudan. Si trattava della prima missione di guerra di sommergibili in un ambiente tropicale, e l'impianto di raffreddamento del battello non si dimostrò all'altezza delle cir-

costanze. Il sistema di condizionamento dell'aria usava il cloruro di metile, un gas pericoloso per la salute dell'equipaggio (ma allora non lo si sapeva). Perdite nelle tubature durante la navigazione causarono l'incagliamento del battello a Barra Musa Khebir la notte del 15 giugno. Qualche ora dopo, il *Macallè* affondò. I 45 membri dell'equipaggio riuscirono a guadagnare terra sull'isolotto e furono tratti in salvo, dopo una settimana sotto il rovente



sole africano, senza quasi cibo o acqua, da un altro sommergibile italiano, il *Guglielmotti*, grazie a tre uomini dell'equipaggio che remarono per 5 giorni sul battellino del *Macallè*, riuscendo finalmente a raggiungere l'Eritrea e dare quindi l'allarme. Furono salvati tutti meno uno: il sottocapo silurista Carlo Acefalo, un piemontese di 24 anni che morì sull'isolotto e fu seppellito in una fossa scavata nella sabbia dai suoi compagni.

Nel giugno 2014 venni a conoscenza della storia mentre ero a Barra Musa Khebir a fotografare pescecani.

Grazie alla gentile collaborazione dell'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma trovai il verbale di una Commissione di Inchiesta Speciale (C.I.S.) sulla perdita del sommergibile, con le prime indicazioni sulle ultime ore di vita di Acefalo e i dettagli della sua sepoltura. Ritornai sull'isolotto nell'ottobre di quello stesso anno e, munito dell'informazione contenuta nella C.I.S. riuscii a localizzare il perimetro di quella che poteva essere la tomba di Acefalo, ma sapevo che non avevo né le conoscenze né i mezzi per verificarlo.

Fu così che entrai in contatto con il prof. dott. Matteo Borrini, un esperto antropologo forense riconosciuto a livello mondiale, e ritornammo insieme all'isolotto nell'ottobre del 2017 per condurre uno scavo che risolvesse il mistero dei resti di Acefalo. Gli ho posto, pertanto, qualche domanda che potesse aiutare il lettore a capire sotto questo aspetto il recupero dei resti del marinaio.



## Raccontaci un po' della tua vita e carriera. Che cosa è un antropologo forense?

L'antropologia forense è una disciplina che si occupa delle vittime andando a studiare la loro anatomia: andiamo ad analizzare lo scheletro di un individuo per conferirgli un'identità.

Questi soggetti possono essere vittima di reato: il loro corpo viene trovato in uno stato più o meno scheletrizzato o decomposto e dobbiamo poter fornire all'Autorità Giudiziaria un nome e un cognome.

Tuttavia, il lavoro di noi antropologi forensi non si limita a questo, perché possiamo offrire delle risposte per quanto riguarda il tempo trascorso dal decesso e anche per quanto concerne la causa e le modalità di morte. Possiamo cercare di capire – studiando i traumi dal punto di vista scheletrico – se l'individuo è stato vittima di un incidente, di una morte naturale, o di un omicidio.

L'antropologia si occupa anche, fondendosi con un'altra disciplina chiamata "archeologia forense", delle tecniche di ricerca e recupero del corpo di queste vittime. Ci sono casi giudiziari molto recenti, dal "caso Yara" al "caso Roberta Ragusa", dove il corpo doveva essere trovato, nei quali l'antropologo forense può essere chiamato anche ad aiutare nelle fasi di ricerca del cadavere. Quando il luogo di occultamento viene individuato si deve procedere con tecniche di scavo stratigrafico, ricostruendo la scena del crimine.

Entrambi questi scenari, ovvero la ricerca del luogo di occultamento/sepoltura, il recupero dei resti e la loro identificazione, hanno fatto parte della missione per il recupero di Carlo Acefalo a Barra Musa Khebir.

## E cosa ti ha portato a scegliere questo tipo di lavoro?

Discipline come l'archeologia e l'antropologia possono apparire talvolta fine a sé stesse, o alla sola ricerca scientifica. Nel manuale "Archeologia Forense" che pubblicai nel 2007 concludevo con un capitolo dal titolo "Archeologi meno egoisti" proprio per mostrare come, se rivolgiamo queste scienze al mondo forense possiamo veramente fare qualcosa per le persone che ci circondano. In particolar modo le famiglie degli scomparsi o dei caduti in guerra.

Questa è la ragione per cui mi sono dedicato all'antropologia forense: poter aiutare le famiglie a ricongiungersi con i loro cari, seppur deceduti, non solo per onorare i defunti ma anche e soprattutto per dar loro giustizia. Sono particolarmente fiero che per queste attività la *Commonwealth War Grave Commission*, che si occupa del recupero delle salme dei caduti del *Commonwealth* in tutto il mondo mi abbia nominato nel 2012 membro onorario.

## Come mai uno scienziato italiano finisce per lavorare in Inghilterra?

All'estero l'antropologia forense ha un ruolo molto ben riconosciuto, mentre in Italia il percorso per chi vuole studiarla o, come nel mio caso insegnarla, è molto tortuoso. Inoltre, nel nostro Paese, l'arruolamento universitario è piuttosto fermo. Ho insegnato come professore a contratto in diversi atenei, dalla Pontificia "San Bonaventura" a Firenze e Roma. Tuttavia sono sempre state docenze a contratto. Ho avuto la possibilità di fare un concorso per una cattedra di professore associato nel Regno Unito, e così è iniziato tutto. Dal punto di vista didattico sono molto soddisfatto: qui alla *Liverpool*

*John Moores University* un intero percorso di laurea è interamente dedicato all'antropologia forense. Ne sono stato presidente e responsabile, nonché fautore del suo accreditamento: siamo l'unico corso accreditato nel Regno Unito per l'antropologia forense fino al livello di laurea triennale. Certamente il mio Paese, l'Italia, mi manca. Mi mancano molti aspetti del nostro mondo accademico ma più ancora mi mancano le mie radici. Tornare in Italia è ovviamente un desiderio, anche se, qualora succedesse, lascerei l'Inghilterra con malinconia.

## Quando ti ho raccontato per la prima volta la vicenda di Acefalo, quali erano le tue principali preoccupazioni per portare a buon fine il lavoro che ti proponevo?

Prima di tutto gli aspetti logistici. Non mi riferisco alle condizioni estreme in cui avremmo dovuto lavorare. Ho recuperato e studiato resti scheletrici nel deserto egiziano, mi sono calato in profondità nelle foibe... e poi con una formazione in parte archeologica, ci si sente sempre un po' Indiana Jones. Mi preoccupavano gli aspetti organizzativi e politici: il rischio che l'operazione potesse essere bloccata a livello burocratico per qualche impasse tra i vari paesi coinvolti. Inoltre, la mia paura era che i resti non ci fossero, che non si fossero conservati o che fossero stati disturbati. In fin dei conti erano passati oltre 70 anni e il corpo era stato sepolto sotto pochi centimetri di sabbia. Le condizioni meteorologiche, la presenza di animali, la curiosità di eventuali visitatori in questo lasso di tempo avrebbero potuto far scomparire totalmente la salma che stavamo cercando.

Tuttavia il progetto era meraviglioso dal punto di vista umano e stimolante da sotto





il profilo scientifico. Mi sembrasti una persona decisa e sicura dei suoi obiettivi, ebbi la sensazione di potermi fidare di te. Una sensazione che si è rivelata essere più che corretta!

**Che sfide hai dovuto affrontare durante gli scavi? Cosa ricordi di quei tre giorni a Bara Musa Khebir?**

Vivere sulla nave *Don Questo*, sbarcare ogni giorno e percorrere a piedi, immersi sino alla vita e con le attrezzature sulla testa, il tratto di *rift* fino alla spiaggia non lo considerai una sfida quanto piuttosto un aspetto inusuale e unico di questa avventura. Tuttavia l'estrema temperatura e l'aridità del luogo di scavo hanno reso fisicamente estenuanti le operazioni. Non mi era mai capitato di fondere le suole degli stivali a contatto con la sabbia! E pensare che quei marinai rimasero per giorni sull'isola... noi almeno avevamo un gazebo per ripararci, e acqua fresca. Una sfida professionale decisamente interessante è stato il dover recuperare e analizzare sul posto i resti onde accertarne l'identità. Non eravamo autorizzati, infatti, a rimuovere nessun corpo se non fosse stato quello di Carlo Acefalo. Dovevamo procedere al profilo biologico (ricostruzione di gruppo umano, sesso, età alla morte) e al suo confronto con i dati anagrafici di Carlo Acefalo in quelle condizioni estreme e con i mezzi che eravamo stati in grado di far giungere in Sudan. E a complicare le cose c'era l'estrema frammentarietà e lacunosità della salma. Si era salvata solo metà del corpo, e le ossa erano ridotte a schegge di pochi centimetri a causa della permanenza, per quasi un secolo, sotto un sottile strato di sabbia salata in un'isola dove la temperatura può superare



i 40 gradi per la maggior parte dell'anno. Fortunatamente la morfologia di alcuni elementi dentari superstiti, di una porzione del cranio e della diafisi femorale mi hanno consentito di procedere nelle operazioni di identificazione, e di poter asserire che quella salma, anche in considerazione dei dati storici e contestuali, apparteneva al sottocapo Carlo Acefalo oltre ogni ragionevole dubbio.

**Hai avuto come tuo assistente l'archeologo Cosimo Giachetti. Come fu quella collaborazione?**

Conosco Cosimo da quando frequentava il liceo, e si iscrisse come volontario ad una delle campagne archeologiche che organizzavo a La Spezia. L'ho visto iscriversi all'università, crescere come persona e come studioso. Ho avuto il privilegio di essere suo correlatore di tesi sia triennale che magistrale, prima all'Università di Firenze e poi di Siena. Lo ritengo un professionista preparato ma soprattutto una persona di cuore, onesta e di cui ci si possa fidare. Sebbene i suoi modi sono molto diversi dai miei. Ma come dice Cosimo stesso... lui è toscano, io ormai sto diventando un Inglese! Detto questo, il suo supporto, dal punto di vista tecnico è stato essenziale. Mi ha aiutato a scavare con precisione la tomba e a recuperare ogni singolo frammento di Carlo Acefalo e a documentare tutte le procedure. Senza il suo aiuto non avrei potuto portare a termine l'operazione.

**Quando finalmente il 6 ottobre 2017 mettemmo i resti di Acefalo nella cassetta, avvolti nella bandiera italiana, cosa hai sentito... come scienziato? Come italiano? E come essere umano...?**

Quando termini una perizia, o vedi un tuo articolo pubblicato, provi un senso di soddisfazione ma anche di liberazione. Come aver completato un atto in un qualche modo creativo. In questo caso era diverso. Non si trattava di aver completato una mera identificazione forense. Stavamo riportando a casa quel ragazzo che era morto indossando i colori del nostro Paese a migliaia di chilometri lontano da casa. Era morto invocando la mamma, che lo avrebbe atteso per decenni. Ora lo stavamo portando a casa da lei.



Provai un senso di vicinanza, di affetto, soprattutto mentre insieme a te mi incamminai portando la cassa verso la spiaggia, attraversando l'isola. Ma provai anche un senso di piccolezza, pensando a quanto queste generazioni passate, quelle dei nostri genitori e dei nostri nonni, erano in grado di fare e hanno fatto per noi e per il futuro. Compreso l'estremo e ultimo sacrificio. Non credo che oggi si abbia ancora quel coraggio e quella dedizione.

**Adesso che sono passati due anni da quell'avventura, che pensieri puoi condividere con il pubblico, ed in particolare con i marinai italiani?**

Dopo aver attraversato l'isola aspettammo il barchino che ci riportasse alla *Don Questo*. Non volli affidare a nessuno la cassa di Acefalo. La portai personalmente a spalla fin sul gomnone. Mentre ci avvicinavamo alla nave vidi che il capitano Lorenzo Segalini, sotto mia richiesta, aveva ammainato la bandiera di poppa. Arrivati sotto bordo, un membro della troupe di riprese si agguantò alla murata per scendere. Lo fermai dicendogli "no, prima lui". E passai la cassa direttamente nelle mani del capitano. Arrivati sul ponte tutti stavano festeggiando. Ce l'avevamo fatta. Stava tramontando il sole all'orizzonte e un branco di delfini iniziò a danzare attorno alla *Don Questo*, quasi a portare il loro saluto al marinaio dopo averlo vegliato per 77 anni, quasi ad augurarci un felice ritorno a casa. In quel momento, mi accorsi che le lacrime mi solcavano il volto.

**I resti di Carlo Acefalo sono stati seppelliti nella tomba accanto alla madre, nel cimitero municipale di Castiglione Falletto (CN) il 24 novembre 2018.**



**ITALAIR Quaranta anni e non li dimostra**

Michele Santoro  
Giornalista e "veterano di ITALAIR"

Il 2 e 3 luglio si è celebrato a Naqoura (Sud Libano), il quarantennale del dispiegamento della *Task Force* "ITALAIR", la più longeva missione di *peacekeeping* italiana, originariamente "Squadron Elicotteri Itair", avvenuto nel lontano 1979 e la sua ininterrotta presenza nel teatro libanese. Quaranta anni e non li dimostra perché lo spirito, la professionalità e il rapporto con la popolazione del raggruppamento composto da piloti e specialisti di Esercito, Marina e Aeronautica ai quali da qualche decennio si è aggiunta un componente di sicurezza composta da militari dell'Arma dei Carabinieri, è rimasto quello di un tempo e si è cementato. Ma se ITALAIR dopo quaranta anni non è cambiata se non nei mezzi che ovviamente sono stati aggiornati, molte cose sono cambiate. La "old Itair" era molto più vicina alla popolazione nel senso che non esistevano barriere in cemento come oggi, e il Libano, in particolare il Sud, sono cambiati radicalmente. Malgrado le ovvie tensioni e preoccupazioni per la situazione politico militare, il Paese ha avuto negli ultimi decenni un

impressionante sviluppo sociale ed economico. La stessa Naqoura il cui nome locale è "An Nāqūrah" oggi appare come una prosperosa cittadina molto diversa da quella che hanno trovato nel lontano 1979 i primi piloti e specialisti di ITALAIR. E il merito di tutto ciò va ascritto in parte alla presenza della *Task Force* che sin dall'inizio del suo mandato ha operato anche in supporto alla popolazione locale con interventi di protezione civile, evacuazione medica ed interventi di antincendio. A dimostrazione di ciò, proprio durante lo svolgimento della cerimonia che si è svolta nell'antico Ippodromo Romano di Tiro, è scattata una emergenza medica. Un elicottero si è subito alzato in volo per recuperare e trasportare con urgenza al locale ospedale un libanese. Il rapporto tra la popolazione locale e ITALAIR proprio per questo è speciale perché "sentono" gli uomini e ora anche le donne della *Task Force*, come parte della comunità. Un amico su cui poter contare perché sempre pronto ad intervenire per ogni esigenza o emergenza senza chiedere nulla.

Il quarantennale è stato organizzato dagli uomini di ITALAIR, che con il proprio comandante, Ten. Col. Giancarlo Zacà, hanno speso per mesi il loro breve periodo di riposo tra un turno di servizio e l'altro, per poter realizzare al meglio la cerimonia alla quale hanno partecipato 39 ufficiali e sottufficiali, piloti e specialisti in quiescenza "Veterani" della *Task Force*. ITALAIR all'inizio disponeva di elicotteri AB 204. Successivamente, ed in momenti diversi, questi sono stati sostituiti dall'AB



205 e quindi dagli attuali AB 212 anche se per un certo periodo la *Task Force* ha potuto disporre anche di 2 AB 412. Il mondo di ITALAIR è un mondo variegato composto di militari di tutte le regioni e ovviamente interforze con forte spirito di comunanza, responsabilità, dovere e professionalità. Elementi questi che hanno fatto nascere nella popolazione locale un forte senso di rispetto e stima nei loro confronti. Quaranta anni di ITALAIR in terra libanese si sono volatilitati tra i sassi, le sterpaglie e la polvere della Naqoura che avevamo conosciuto. Adesso ci rimane il



rafforzamento di un legame e di una stima che si estende anche a persone che prima non si conoscevano neppure e la convinzione che gli uomini di ITALAIR sapranno sempre farsi apprezzare e stimare. È questo il vero tesoro che lascia il 40° Anniversario di ITALAIR.

Hanno partecipato all'evento anche i parenti delle vittime dell'elicottero Agusta-Bell 205 di ITALAIR pilotato dal capitano italiano Antonino Sgrò e dal tenente Giuseppe Parisi con a bordo il maresciallo capo Massimo Gatti, l'appuntato dei Carabinieri Daniel Forner e il sergente dell'esercito irlandese John Lurch, che la sera del 6 agosto 1997, dopo aver appena sorvolato il villaggio di Bint Jbeil, si è schiantato al suolo.

Un analogo episodio si era già verificato nel 1995 quando un AB 205, fatto segno a colpi di contraerea da parte di elementi di Hezbollah che ha provocato un incendio a bordo, è stato costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza fortunatamente senza vittime.



# Esperienza a bordo della nave scuola Amerigo Vespucci



**Maruska Aicardi - Socio del Gruppo di Diano Marina**

Tutti vorremmo ricevere quella chiamata che ci cambia la vita, a me è accaduto ben due volte. Il merito è sempre suo, di nave *Vespucci*, ancora una volta è un sogno che si avvera, questa volta non sarò sola, con me ci saranno compagni di viaggio molto speciali. Ragazzi e ragazze pronti ad apprendere, anche l'arte marinai.

Il nostro sogno è iniziato il 23 settembre sulla banchina di fronte alla capitaneria di porto di Livorno, ad attenderci un *Vespucci* nella sua più maestosa e profonda bellezza.

Siamo trentanove persone, ognuno con una storia diversa da raccontare, pronti a passare i prossimi 13 giorni a bordo della "nave più bella del mondo". Per tutti è la prima esperienza sul *Vespucci*, per me sono tanti ricordi che ritornano alla mente.

Questa volta sono in compagnia di Francesco, anche lui ligure di Genova; assieme accompagneremo 37 ragazzi (ognuno con una storia diversa) nell'arte marinai. Il lavoro è serio e si inizia formando i nomi delle 3 squadre che andranno ad affiancare l'equipaggio; questa esperienza non è solo fare le guardie, ma anche imparare a condividere e rispettare gli spazi comuni con gli altri, dove ognuno lavora e tutti assieme formano una grossa forza. Il dubbio più grande tra loro sono quei nodi che devono fare per legare l'amaca, con la paura di sbagliarli e ritrovarsi a terra. Così provano innumerevoli volte i nodi, riscoprendo un comodo giaciglio di tela con un sottile materasso all'interno. I ragazzi ogni sera prendono le amache dalla coperta situate dalle paratie della nave, come si faceva un tempo (la motivazione di allora era dare un ispessimento alle paratie), poi ogni mattina smontando le amache le ripongono in coperta dove sono state prese. Per le ragazze è diverso, quando non sono utilizzate rimangono ben sistemate su una parete delle loro squadra. Ormai gli ottoni e la manteca non hanno più segreti per loro. Il timone tra le mani li rende inimitabili, il mare vulnerabile.

L'ammaina bandiera solenne emozionante, c'è la lettura della motivazione di una Medaglia d'Oro al Valor Militare e poi la "preghiera del marinaio" seguita dall'inno d'Italia cantato da tutto l'equipaggio. Per l'occasione il Comandante Stefano Costantino consegna al nocchiere Cortese un attestato di "abilitazione condotta mezzi straordinari" e dopo i nuovi gradi al Tenete di Vascello Guarnieri diventato Capitano di Corvetta. L'emozione è palpabile, le ragazze hanno gli occhi lucidi. Le cose speciali hanno il profumo di semplicità. Ormai ci si conosce, si incominciano a formare gruppi per le partite a carte, ognuno conosce giochi diversi e così si dividono, e si scambiano con la voglia di imparare nuovi giochi. In questo modo si diventa "tutti" Amici.

Quando si naviga la pizza di mezzanotte è un rito che tutti vogliono fare e così tengono i conti dei loro turni di guardia, solo chi monta la guardia a mezzanotte si ferma a mangiare. Quando si frattazza la musica li accompagna, si scherza e il lavoro risulta leggero e piacevole; forse non per tutti, infatti alcuni consigliano di camminare e sporcare poco così all'indomani mattina non dovranno pulire i ponti. Ormai sotto i nostri fieri occhi i ragazzi si spingono a superarsi, leggendo loro al tramonto (per l'ammaina bandiera) sia le motivazioni di una Medaglia d'Oro al Valor Militare sia la "preghiera del marinaio". Sentendo la Patria scorrere tra le vene e lanciando un "Viva la Marina" come quei tuoni che rompono i silenziosi cieli estivi, la "preghiera del marinaio" viene decantata come la più preziosa gemma della terra. Al grido "Viva la Marina" mi sento dire da un altro ragazzo "mi è partito il patriottismo anche a me".

La nostra mensa con i cibi nella gamella ha momenti conviviali dove c'è chi ci allietta cantando e chi come me si fa trasportare con la musica che proviene dalla cucina. Una cucina diversa di quelle che si trovano sulla terra ferma; i cuochi sono conviviali, pieni di vita e molto allegri, anche la vettovaglia rispecchia questo loro essere amorevoli e simpatici. Nelle nostre gamelle compaiono cibi da mille sfumature con grossa forza vitale, senza mai scordarsi di aggiun-



gere l'ingrediente segreto, l'amore. Infatti se noi siamo quello che mangiamo di conseguenza tra noi regna la convivialità, l'amore la simpatia. Quando soffia il vento si aprono le vele ed i ragazzi aiutano ad alare il parrocchetto, il fiocco, strallo di mezzana, ma se il vento diminuisce tutti sono pronti per ammainare. A bordo ogni cosa diventa materia di lezione; la navigazione, la strumentazione, l'uso del timone di emergenza nel locale agghiaccio timone, anche i tubolari sulle tute da lavoro dei componenti l'equipaggio diventano oggetto di lezione. I nodi sono uno scambio tra me e loro, tutti con una cima in mano per dare un contributo. I due uomini della Brigata

San Marco ci illustrano le loro attività grazie a un video. Questa unità militare nasceva il 21 marzo 1861 come fanteria reale, solo in seguito, nel 2013, diventano brigata. Il loro motto è: "Per mare per terra, SAN MARCO". Con grande gioia Francesco ed io riceviamo l'invito di un aperitivo con il Comandante Costantino condiviso nel giardinetto con la presenza del Dottore di bordo e dell'Aiutante. La scia che lasciamo dietro di noi scrive una storia di 88 anni, ricca di tanti Racconti che lei la "nave più bella del mondo" si porta dietro



tenendoli gelosamente stretti a sé; posso solo ammirare quella scia che poeticamente mi ispira e mi culla. Nel nostro viaggio abbiamo osservato alla nostra sinistra la terra ferma mentre a dritta le isole sfilano piano piano una a una: l'Elba, Monte Cristo, Giglio, Corsica, Sardegna, Ischia, Positano, Stromboli. Sembrano velate come se si sentissero timide alla vista della "signora dei mari", poi troviamo uno stretto di Messina che fa sognare e noi incantati guardiamo ben sapendo che in questa occasione non metteremo piede

su quelle terre. Facendo Aumentare in noi la voglia di nuovi posti. Arrivati a Salerno tutti abbiamo aiutato per l'attracco: chi a gli argani e chi come me in momentanea squadra antincendio. I ragazzi hanno voglia di conoscere questa città e di camminare finalmente su terra ferma, sentono il bisogno di normalità. Allo stesso tempo sono anche entusiasti di poter fare da guida ai visitatori e così tutti a studiare le informazioni di base per poi con grande entusiasmo poter spiegare ogni cosa agli ospiti, per entrare in profondità della nave. Alcuni di loro ricevono i propri famigliari a bordo. Vedendo salire una delle ragazze dagli alloggi femminili con la famiglia mi viene spontaneo chiedere se prima di scendere avesse controllato che fosse tutto in ordine. Salerno è anche il punto di incontro con i nostri gruppi ANMI di appartenenza, tra le ragazze c'è chi si organizza per andare a cena con loro. Per me è diverso, sono con i nostri "cugini" Isola Gallina-Albenga. Cugini dal fatto che erano con il gruppo ANMI di Diano Marina e poi al momento giusto hanno aperto le ali e preso il volo formando il Gruppo Isola Gallinara-Albenga. Una piccola delegazione "vulcanica", con cui passare quel poco tempo libero che ho, con l'opportunità di poter sapere sempre cosa fanno i miei ragazzi.

Fin dall'inizio ho cercato di dar loro una giusta direzione e di essere sempre presente, e materna al momento giusto, come quando ho insegnato a due ragazzi a lavarsi le cose delicate a mano.

Di buon ora domenica mattina ci siamo preparati e siamo partiti verso il percorso del defilamento del Raduno ANMI 2019, un chilometro e mezzo di marcia al passo della Banda Musicale della Marina. In riga e marciando perfettamente scoprivamo quanta gente ci applaudiva e sosteneva nel percorso, sentendoci dire «VOI SIETE IL NOSTRO FUTURO!». Perfettamente su gli attenti portavamo gli onori alle autorità che erano sul palco, di conseguenza anche loro contraccambiavano il saluto per la profonda esperienza. Al termine eravamo tutti visibilmente emozionati, si ci scambiava pareri e informazioni acquisite. Anche chi in principio non desiderava



I soci imbarcati su nave *Vespucci* sfilano a Salerno in occasione del XX Raduno ANMI. In prima fila Maruska Aicardi





sfilare si ritrova ad aumentare la propria stima e la voglia di esprimere quanto fosse stato bello entrare in profondità di questa manifestazione. NON CHI COMINCIA MA QUEL CHE PERSEVERA, e così è stato per noi l'imbarco speciale momentaneo sul *Vespucci*. Lasciare Salerno non è stato facile, abbiamo avuto giorni intensi dove chi si sentiva la testa in disordine mi ha dato il piacere di fare un taglio di capelli a bordo, in barberia. Lasciando il porto e riprendendo la navigazione siamo tornati ai nostri ritmi, imparando anche ogni cosa sulla lavanderia, ognuno impegnato a non trascurare sia gli indumenti sporchi che quelli che tornavano puliti. Sempre pronta ad aiutare ed a essere disponibile per quanto riguarda il bene dei ragazzi riuscendo anche a dedicare del tempo per le cose che mi piacciono; e mi sono dedicata a stirarmi gli abiti con immensa gioia. Il bello di questi ultimi giorni è aver la possibilità di interagire con il Comandante cedente Stefano Costantino e l'accettante Capitano di Vascello Gianfranco Bacchi. Per Francesco e me il pranzo in quadrato Ufficiali con i due Comandanti del *Vespucci* e i due Comandanti in seconda è stato un'esperienza unica, i discorsi su moto e vacanze andavano ad accompagnare la formalità e il galateo del quadrato. A fine pasto ho voluto lasciare in dono la mia prima poesia scritta su nave *Amerigo Vespucci*. Un dono molto gradito per tutti, accolto con entusiasmo. Se la fortuna assiste, può anche capitare di essere in anticipo sulla tabella di marcia e nel nostro caso il Comandante Costantino ha fatto mettere in mare la motobarca per regalarci una gita intorno al veliero. Con il giubbotto di salvataggio addosso abbiamo formato piccoli gruppi, per poter fare il giro intorno al *Vespucci* dove ognuno di noi ha potuto assaporare quelle sensazioni che il mare ti può donare, fotografandoci con lei alle spalle sentivamo la magia: noi in quel momento eravamo gli spettatori di un quadro di altri tempi. La "signora dei mari" ci ha regalato anche momenti dove siamo tornati bambini con la voglia di giocare e così i ragazzi incominciano a fare tornei di canestrelli, un gioco con le stesse regole delle bocce, ma in questo caso al posto di palle ci sono dei piccoli cerchi (canestrelli) fatti interamente di cima di canapa. Le squadre sono due e si sfidano, chi arriva prima al punteggio di 11 ha vinto.

Quando si parla di giocare non mi tiro mai indietro e così mi ritrovo in squadra prima con un ragazzo del nostro gruppo e chi sa come a un certo punto sono in squadra con una delle ragazze e siamo in sfida con due nocchieri. In principio con un buon vantaggio, ma a un certo punto ci siamo ritrovati ad accettare la sconfitta. Il piacere della vita di bordo è la profondità della condivisione delle esperienze, delle emozioni il divertirsi anche con poco. Dopo un pranzo in "quadrato Ufficiali" arriva l'invito di una cena in "quadrato Sergenti", mi viene fatta la richiesta di indossare la divisa dell'ANMI. La motivazione è che vogliono una foto con me in alta uniforme non essendo riusciti a farla a Salerno. Per me è un vero piacere potermi vestire in maniera diversa dal solito. Arrivata in "quadrato Sergenti" comprendo subito che qui l'atmosfera è decisamente diversa, mi ricorda le serate alle "Vele d'Epoca" di Imperia passate sulle unità della Marina. Ci si scambia racconti della propria vita e si fanno scambi di vita di bordo, quando mi parlano della pasticceria di bordo mi viene spontaneo parlare delle mie ricette di battaglia: i fantastici cantucci e il mio zenzero candito. I cantucci destano interesse e mi chiedono la ricetta per poterli fare anche a bordo. I cibi condivisi fanno da cornice a una serata piacevole, come quei sabato sera in compagnia degli amici. La fortuna può sempre baciare due volte e così riusciamo ad assistere a un secondo ammaina bandiera solenne, dove vengono date due



onorificenze. Una medaglia d'argento per 15 anni di navigazione al Capitano di Corvetta Guarnieri e una medaglia di bronzo per i 10 anni di navigazione al 2° Capo Scelto Giacobello. Mi accorgo che anche un passerotto si ferma su un strallo e assiste a gran parte della cerimonia. Ogni cosa è unica, ricca di emozioni anche i tramonti e le albe assumono un profumo magico ricco di vita. I ragazzi incominciano a sentire la stanchezza per i ritmi frenetici di bordo, c'è chi si addormenta nel cesto della biancheria, e nessuno osa disturbarlo vedendolo beato tra le braccia di Morfeo. Quando si va per mare si deve essere pronti a tutto, anche al brutto tempo, pioggia e mare mosso, dove tutto assume una forma diversa, ci si trova a combattere con i fantasmi del proprio passato, dove si scontrano con un equipaggio coeso e si può solo vincere prendendoci profondamente cura uno dell'altro. In questi 13 giorni mi è capitato di visitare anche l'infermeria formata da un Dottore, un Tecnico radiologo, un Dentista, un Analista del sangue, 2 Infermieri e Fisioterapista. Diverse volte ho accompagnato i "miei" ragazzi/e per qualsiasi parere medico dall'acidità di stomaco al mal di mare a una semplice abrasione. Ogni volta ho trovato un *team* preparato anche sul fattore umano. Ormai nocchiera a tutti gli effetti vengo invitata ad un aperitivo a bordo dove c'è una piccola rappresentanza dei nocchieri e il Nostromo. Oltre a parlare di arte marinara e dei miei nodi mi aiutano a capire meglio come poter svolgere in futuro il compito di accompagnatrice.

Ormai siamo un tutt'uno con l'equipaggio del *Vespucci*; ognuno ha imparato, aiutato e supportato i compagni di viaggio ed è proprio qui che il nostro viaggio va a terminare, proprio quando ognuno aveva imparato ad essere unico ma anche a far parte del gruppo, il viaggio si porta al termine, con l'arrivo nel porto di Ancona. Dopo l'ormeggio il Comandante Costantino ci ha dato appuntamento sul cassero per la consegna degli attestati d'imbarco, i ragazzi decidono attraverso una portavoce di esprimere la loro gratitudine per l'esperienza appena fatta che ormai si porta al termine. La foto di rito con il Comandante, per noi Uomini e Donne di mare diventa la foto con i due Comandanti, quello cedente e accettante. Tutti hanno nel cuore l'amore che solo questa esperienza può darti, ma anche la capacità e l'unicità di essersi confrontati con se stessi e di essere riusciti ad avere una grande forza per sé e per chi aveva bisogno di aiuto. Alcuni dei ragazzi si fanno regalare i barattoli vuoti

della manteca (una crema speciale per pulire, lucidare e proteggere dall'ossidazione gli oggetti in ottone) a ricordo di innumerevoli ottoni tirati a lucido.

Questo viaggio ha profondamente cambiato alcuni di noi, imparando gli uni dagli altri con la voglia di portare tutto questo nel nostro quotidiano. L'affetto che si è formato tra di noi fa sì che ci si abbraccia per l'ultimo saluto. Siamo partiti da Livorno il 23 settembre ed ora 5 ottobre ad Ancona porteremo a termine il viaggio con il compito più difficile: salutare e lasciare la "nave più bella del mondo" con l'equipaggio più meraviglioso del mondo. L'emozione si trasforma in minuscoli lustrini sul viso, ci si smarca per l'ultima volta sapendo che non saremo più dell'equipaggio. Piano piano si scendono gli scalini del barcarizzo e arrivati in banchina il saluto è d'obbligo, come si fa a Imperia per quelle imbarcazioni speciali, e così esce spontaneo "PER NAVE VESPUCCI HIP HIP URRRA', HIP HIP URRRA', HIP HIP URRRA' URRRA' URRRA'".

Senza voltarmi, con le lacrime a gli occhi, mi avvio ormai verso la strada di casa, con un bagaglio ricco di ricordi, sogni e realtà che solo questa nave ci può donare.



Gaia Alice - Socio del Gruppo di Lerici

**D**al 23 settembre al 05 ottobre, io e altri trentasei ragazzi abbiamo avuto l'onore di partecipare ad un breve imbarco sulla nave scuola della Marina Militare: *Amerigo Vespucci*. Questa esperienza si è rivelata fin dal primo istante straordinaria. Quando ho saputo di essere stata scelta ero incredula ed emozionata, il mio sogno si stava realizzando. Siamo partiti dal porto di Livorno per giungere a Salerno, dove hanno avuto luogo varie manifestazioni tra cui il XX Raduno Nazionale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Qui abbiamo partecipato al defilamento sul lungo mare sotto gli occhi delle più alte cariche della Marina Militare. Questo mi ha regalato forti emozioni e reso orgogliosa di far parte di questa associazione e della nostra Patria. La domenica sera siamo salpati per raggiungere la nostra ultima tappa: Ancona. La vita di bordo è stata piena di attività di vario genere, l'equipaggio ci ha sempre affiancato, sostenuto e spronato a superare i nostri limiti. Tutto sulla Nave *Vespucci* è speciale: dall'apertura delle vele alla lucidatura degli ottoni, alla pizza di mezzanotte per chi ha il turno di guardia, al cuore a mille durante l'ammaina bandiera. Porterò sempre nel cuore ogni minimo istante, perché tutto è stato meraviglioso e ringrazio l'ANMI, la Marina Militare e il Gruppo di Lerici per avermi dato questa straordinaria opportunità.



Sabrina Fedele - Socio del Gruppo di Statte (TA)

**G**ionata indimenticabile questa del 18 settembre 2019! Una chiamata inaspettata da parte dell'Ammiraglio Luparelli mi annuncia la notizia straordinaria; un'esplosione di gioia mista a sensazioni strane, mai provate, violente e piacevoli ad un tempo: salire a bordo nella nave scuola *Amerigo Vespucci*, non è da tutti né per tutti. Grazie all'associazione dei Marinai d'Italia e alla Marina Militare il 23 settembre sono arrivata a Livorno con destinazione Salerno e Ancona.

Il veliero più bello del mondo impone un gran senso di rispetto, quasi sacro, come per tutte le cose antiche! Una nave varata nel 1931, che ha solcato mari profondi e ha resistito nel tempo come un monumento ieratico galleggiante, incute timore, soggezione e ammirazione ad un tempo.

Mi ero prefissata delle finalità: imparare a relazionarmi con gli altri e a lavorare in gruppo; organizzarmi in termini di tempo e lavoro da svolgere; venire a contatto con i meccanismi e le norme che regolano la vita in mare; individuare gli aspetti applicativi, comprenderne i problemi, capire come affrontarli e risolverli; mettere in pratica le conoscenze acquisite finora; apprendere nuove competenze con metodologie diverse da quelle delle lezioni scolastiche; acquisire prime esperienze professionali spendibili nel futuro inserimento lavorativo; acquisire nuovi interessi professionali.



Ho incontrato trentasette ragazzi e ragazze provenienti da tutta Italia che come me hanno deciso di mettersi in gioco per due settimane, vivendo la vita dell'equipaggio e percorrendo ben 1.045 miglia. Sin da subito, ci siamo sentiti in famiglia per l'accoglienza e l'amorevolezza di chi ha esperienza e alta professionalità, ma che soprattutto da tempo prova una dedizione smisurata per l'*Amerigo Vespucci*. Siamo stati divisi in squadre, io ero nella prima; ognuna avrebbe dovuto dedicarsi ad attività specifiche di bordo: timonare, lucidare gli ottoni con cura, frattazzare alle 04:00; tutte modulavano disciplina, coraggio, forza, determinazione, fatica e stanchezza. In una cornice naturalistica a tratti anche poetica, non sono certo mancati momenti di intensa emozione come quello della preghiera serale, durante l'ammaina bandiera; "...benedici nella cadente notte il riposo del popolo, benedici noi che per esso vegliamo in armi sul mare, benedici"; sono parole che un marinaio rivolge a Dio perché possa sostenerlo nella traversata incerta, nella missione rischiosa o forse solo per condividere con i compagni la serenità di aver concluso una giornata in mare che è pur sempre insidiosa. I giorni passavano in fretta ed io sapevo di dover godere ogni attimo di quell'esperienza fino in fondo e pregustavo la nostalgia che mi avrebbe preso al ritorno di quelle sensazioni; l'odore, il rumore, i colori del mare sono diversi su una nave, sono più intensi e avvolgenti; la notte è più profonda; il cielo stellato, il tramonto, l'alba si caricano di significati intimi che portano a riflessioni più ampie sul senso della vita e dell'umanità. A Salerno abbiamo avuto l'occasione di partecipare al defilamento delle Delegazioni dei Marinai d'Italia. Abbiamo preso parte dell'evento insieme con altri 15.000 Soci dell'ANMI; il fatto di rappresentare la "signora dei mari" ci ha veramente resi orgogliosi. Al di là della maestosità indiscussa del *Vespucci*, è l'equipaggio che ho visto vivere e lavorare indefessamente, lontano dai loro cari, degno di grande ammirazione. Questa esperienza mi ha dimostrato che credere nei sogni, sperare, inseguire un obiettivo è il solo modo per dare senso alla propria vita; e per realizzare i desideri occorre coraggio, preparazione e tenacia. Ho capito cosa vorrei fare da grande: far parte della Marina Militare è ora il mio sogno! I ricordi e le suggestive immagini di tramonti e lune sono rimasti indelebili: dal VESPUCCI NON SI SCENDE MAI DEL TUTTO!

**Anna Testa - Socio del Gruppo di Torino**

**G**razie a una splendida collaborazione tra ANMI e Marina Militare, lo scorso 23 Settembre siamo salpati da Livorno con destinazione Salerno ed Ancona. Noi, 37 tra ragazzi e ragazze provenienti da tutta Italia, che abbiamo scelto di metterci in gioco per due settimane vivendo con l'equipaggio della nave-scuola *Amerigo Vespucci* percorrendo ben 1045 miglia!

Un'esperienza molto arricchente dal punto di vista personale, in cui abbiamo imparato tanto, ma soprattutto abbiamo capito che il cervello non deve mai mollare anche quando la forza fisica viene meno. Fatica e stanchezza erano infatti all'ordine del giorno, compagne inseparabili durante tutta la giornata, dalle attività di servizio ai turni di guardia. Ma l'entusiasmo provato nel riuscire a calcolare il punto nave, la soddisfazione nel veder brillare un ottone lucidato con cura, la meraviglia nel contemplare il cielo stellato, sempre superavano di gran lunga la stanchezza.

Tutto ciò è stato possibile grazie all'equipaggio che, come un grande fratello maggiore, ci ha accolto, illustrato ed insegnato le attività di bordo. Un equipaggio forte e competente che ci ha supportato e sopportato, cercando di soddisfare ogni nostro dubbio e curiosità.

A Salerno poi abbiamo avuto l'opportunità di partecipare al defilamento del XX Raduno dei Marinai d'Italia. Abbiamo preso parte all'evento insieme ad altri 15.000 Marinai, e il fatto di rappresentare la "signora dei mari" ci ha resi ancora più orgogliosi mentre - coordinati e in riga - marciavamo accanto alla tribuna delle più alte Autorità dello Stato.

Dopo quasi due settimane dalla partenza siamo infine sbarcati ad Ancona. Sono stati giorni intensi di navigazione in un mare spesso tranquillo e talvolta in burrasca, giorni ricchi di emozioni per tramonti unici ed albe indimenticabili, in cui abbiamo stretto amicizie e che ci hanno aiutati a maturare rendendoci consapevoli non solo delle nostre capacità ma anche dei nostri limiti.

Al momento del saluto ci siamo stretti in un grande abbraccio che racchiudeva simbolicamente noi ragazzi ed il maestoso veliero, confortati dalla certezza che era solamente un arrivederci e non un addio.



Accademia Navale - 7 dicembre 2019

## Giuramento Solenne degli Allievi

**H**anno partecipato i soci provenienti dalle Delegazioni Toscane (Livorno, Piombino, Follonica, Pisa, Grosseto, Portoferraio, Pescia, Seravezza, Viareggio e Lucca) oltre ad altri da Milano, Desenzano e Savona. Il numero complessivo di Solini presenti ha superato di molto le 100 unità realizzando una concreta visibilità della nostra Associazione.

La Cerimonia è stata caratterizzata da alcune novità organizzative che in sintesi hanno "avvicinato" maggiormente i Giurandi agli intervenuti alla manifestazione, Autorità militari ed istituzionali, familiari ed Associati dell'ANMI.

Il Medagliere ha avuto i dovuti onori ed i numerosi Vessilli dei Gruppi presenti erano schierati in Piazzale in piena vista di tutti. Il comportamento dei nostri Marinai è stato inappuntabile così come la divisa curata ed uniforme.

Una novità è stato il momento di convivialità che si è svolto per tutti nel salone principale. In quell'occasione molti dei nostri hanno potuto salutare le massime Autorità ed in particolare il Signor Ministro della Difesa che si è dimostrato molto aperto e vicino alla forza Armata in tutte le sue configurazioni.

In ultimo le allocuzioni delle Autorità che sono state orientate al profondo significato dell'atto del Giuramento e del prestigioso e importante futuro servizio in Marina dei Giurandi.





**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**

**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

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

Per ordinare telefonare ai numeri  
**06 60.67.46.18 - 335 84.44.113**  
oppure inviare una mail a:  
[pubblistroma@gmail.com](mailto:pubblistroma@gmail.com)

Su: [www.pontedicomando.com](http://www.pontedicomando.com)  
è attiva la nuova sezione  
«oggettistica»



**POLO IN COTONE**

con colletto tipo solino  
Taglie dalla S alla XXXXL

**BERRETTUCCIO**

Tessuto 100 cotone. Chiusura  
cinturino in tessuto e fibbia.



**FELPA**

Cerniera zip intera tricolore,  
colletto ribattuto con  
tricolore a contrasto.



**SCALDACOLLO**  
in morbido pile  
taglia unica  
elasticizzata

**ZUCCOTTO**

Interno lana Thinsulate, per basse temperature.



**PORTA ABITI**

In poliestere 840D. Tasca frontale  
Tracolla removibile e regolabile



**PARKA MEDIO PESANTE**

Due tasche frontali di cui una molto grande, cappuccio ripiegabile  
nel collo, pòtsini regolabili. Poliestere Oxford ad alta idrorepellenza  
interno imbottito rifinito in foderata taffetà.



**CAPPOTTA TIPO MARINAIO**  
invernale medio pesante.



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



**MAGLIONE DA NAVIGAZIONE**  
Stile militare. Rinforzi in tessuto twill su gomiti e spalle  
con porta gradi. Tasca porta penne in tessuto  
sulla manica sinistra. 80% lana 20% poliammide.