



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



Anno LXIV
n. 4 • 2020
Aprile

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



ANTONIO SALCE

I MARINAI VENETI CADUTI NELLA II GUERRA MONDIALE

E BREVE STORIA DELLE UNITÀ SU CUI ERANO IMBARCATI



Foto dell'equipaggio del regio sommergibile *Velella*, affondato il 7 settembre 1943 al largo di Punta Licosa (SA) dal sommergibile britannico *Shakespeare*: il marinaio in primo piano che sorregge il salvagente è il cannoniere Giovanni Chiavegato, di Bovolone (VR), uno dei quattro veneti scomparsi con l'unità.



A.N.M.I. - Associazione Italiana Marinai d'Italia.
Fedele testimone per le nuove generazioni degli ideali e dei valori della Marina, nonché custode del ricordo di quanti, credendo fermamente nel dovere verso la Patria, ad essa hanno sacrificato la vita.

sponibile a fornire (gratuitamente, *of course!*) il dettaglio di tali nominativi: estrapolazioni di tal genere possono essere fatte, come già detto, in pochi minuti, basta saper 'lavorare' un foglio excel.

Un cordiale saluto e... buon lavoro

Antonio Salce – Padova E-mail: antonio_salce@libero.it

P.S.: ho trasmesso il file excel agli addetti dell'Ufficio Storico della Marina Militare, che mi hanno ringraziato perché consente di rispondere più rapidamente ai molti che si rivolgono loro per avere informazioni sui caduti, in particolare della propria città o di una specifica unità navale.

Risposta del Direttore

La sua ricerca merita il mio plauso, di tutti i marinai e di chi fa ricerche storiche. Ben vengano i contributi di chi, come lei, agisce per il bene comune ed a titolo gratuito. "Marinai d'Italia" sarà lieto di pubblicare la sua lettera al più presto "così da raggiungere il maggior numero di soci interessati".

Il Direttore Responsabile di "Marinai d'Italia"
contrammiraglio Giovanni Vignati

Conclusione

Grazie per l'attenzione accordatami: sono felice se potrò essere utile a qualche altra persona che vorrà 'seguire le mie orme' per rendere onore ai tanti marinai caduti nell'ultimo conflitto e ricordare il loro sacrificio, semplicemente NON DIMENTICANDOLI.

Vi ringrazio di aver accettato di pubblicare la mia lettera.

Vi preciso che il file, già predisposto per voi su tre fogli ordinati il primo per nominativo, il secondo per reparto e il terzo per regione, provincia e comune di nascita, comprende TUTTI i 31.319 caduti e quindi può essere utilizzato dai soci di tutta Italia per eventuali loro ricerche. Allego anche una legenda sull'utilizzo del file stesso che potrà essere utile a chi vorrà fruirne. Ricordo che nei registri della Marina ho trovato diversi refusi e che quindi è bene sempre verificare, nel dubbio, i dati inseriti nel file, magari confrontandoli, ove presenti, con quelli di altri siti web specializzati quali quelli della Marina Militare o il prestigioso "conlapelleappesaanchiodo.blogspot.com" del Sig. Lorenzo Colombo, dove è presente la storia di oltre 500 unità navali italiane che hanno partecipato alla Seconda Guerra Mondiale.

Ricordo anche che sono personalmente disponibile a rispondere a chiunque voglia informazioni su come procedere ad eventuali ulteriori e più dettagliate ricerche o su come leggere correttamente gli stessi dati inseriti nel file.

Nel porgerVi cordiali saluti, Vi ricordo che sono a vostra disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento.

Antonio Salce

Il file in EXCEL chiamato RICERCA DEL SOCIO DI PADOVA ANTONIO SALCE e le relative istruzioni fanno ora parte dell'Archivio ANMI FONDO SALCE e sono gratuitamente a disposizione di chiunque voglia utilizzarlo chiedendo copia alla nostra Redazione purché la fonte venga citata.

ANMI plaude all'iniziativa del socio Salce auspicando che vengano effettuate ricerche consimili.

Vegliare in armi sul mare

Siamo in guerra, dicono da giorni su tutte le TV! Noi marinai siamo in "primo grado di approntamento – primo stato di sicurezza", portelli (e porte di casa) chiusi, nel bel mezzo di una bufera che nessuno poteva mai immaginare (anche se alcuni avrebbero dovuto), così violenta, pericolosa e di cui non vediamo ancora la fine. Non posso dunque esimermi dall'aprire questo numero con alcune considerazioni. In questi casi, come ho già detto in occasione del terremoto, sono sempre dell'idea che occorra un Comando con una visione particolarmente addestrata alla condotta di operazioni in emergenza: non basta saper gestire l'ordinaria amministrazione per pensare di estendere in efficacia la propria azione alle situazioni più gravi e, soprattutto, improvvise (ammesso che questa pandemia *coronavirus* fosse realmente improvvisa e imprevista). Occorre un gabinetto d'emergenza, già formato, già strutturato, già previsto nei suoi poteri da esercitare, che entri in carica automaticamente al verificarsi di certe condizioni contemplate dalla legge, composto da personalità che abbiano studiato, sviscerato tutti gli scenari, fino a quelli più impensabili, che si siano esercitate "a freddo" esaminando tutti i risvolti, anche gli errori commessi per non ripeterli in caso reale.

C'è un bellissimo film che mi viene in mente, forse lo ricorderete tutti, si tratta de "I tre giorni del Condor" con Robert Redford. Ebbene, cosa ci faceva in quella sede della CIA il Condor? Leggeva e catalogava i libri gialli, tutti quelli in circolazione, proprio per ricavare scenari, assassini, modi di operare dei killer così come scaturivano dalla fantasia degli autori, perché da quegli scenari venivano indicazioni e soluzioni da applicare ai casi reali, che molto probabilmente avrebbero avuto rispondenza negli avvenimenti quotidiani. Così, sono convinto, dovremmo attrezzarci: non si crea da un giorno all'altro uno staff, decisionale e comunicativo, medico, politico, di ordine pubblico ecc. se non si sono preparati per tempo uomini e donne ad approfondire i più disparati scenari ed i conseguenti "case study", ad affrontare l'imprevisto ed a prendere decisioni da emergenza. Noi siamo andati al continuo inseguimento degli avvenimenti, senza la preparazione per immaginare il futuro prossimo: e

abbiamo lasciato sul campo migliaia di morti che, in buona parte, avremmo potuto salvaguardare. Questo mio auspicato "gabinetto di crisi" lo vedo ovviamente a stampo militare, ma non composto solo da militari ancorché essi siano gli unici formati prima professionalmente a considerare tutti gli aspetti pertinenti, dalla logistica alle misure sul terreno e poi anche psicologicamente proprio per operare nel caso cui tutte le altre soluzioni siano state percorse e si siano rivelate inefficaci, gli unici che guardino oltre l'orizzonte delle prossime elezioni e non siano sospettabili di interessi privati in atti d'ufficio.

Un secondo aspetto, sul quale ad emergenza rientrata potremmo tornare tutti insieme, è che mi sono segnato una quantità industriale di stupidità, dette o mostrate proprio quando l'interesse nazionale avrebbe richiesto la massima serietà. Voglio ricordare, per esempio solamente ma la lista sarebbe sterminata, chi invitava a mangiare involtini primavera in un ristorante cinese oppure quello che dichiarava che l'unico virus in circolazione fosse il razzismo, quelli che insultavano i governatori delle regioni del Nord perché diffondevano allarmismi inutili, gli allergici alla polvere, quelli che non volevano chiudere Piazza Affari "perché il peggio è passato". E siamo tutti *fascioleghisti* perché abbiamo capito che occorresse una quarantena stretta fin da subito? Ma non era poco più che una semplice influenza? E che dire di quel "collettivo femminista" che contesta il modulo di autocertificazione (quello che dobbiamo avere in tasca se usciamo di casa) perché "scritto al maschile"?

Attendiamo con fiducia e speranza il vaccino contro il Covid-19, speriamo sia efficace anche contro l'umana idiozia, le fake-news, il disordine mentale, facile a diffondersi senza controllo sugli ormai diffusissimi mezzi di comunicazione. Lasciatemi però concludere con un dato: se più del 95% degli Italiani, come rilevato dalle statistiche, ha osservato scrupolosamente le regole, si è pazientemente inventato una nuova vita da recluso in casa e ha rispolverato la Bandiera sul balcone, credo sia un bel popolo, sia valsa la pena offrire la propria vita per difenderlo e, per esso, *vegliare in armi sul mare*.

■■■



Ricerca del socio di Padova Antonio Salce

Buongiorno, mi chiamo Antonio Salce e sono un socio aggregato del Gruppo ANMI di Padova "G. SALCE". In occasione della preparazione del mio libro su "I Marinai di Padova e provincia caduti nella II guerra mondiale" e del successivo "I Marinai Veneti caduti nella Seconda Guerra Mondiale" (entrambi poi stampati grazie al supporto economico della medesima sezione cui appartengo), ho elaborato un file excel nel quale ho riprodotto i dati completi relativi ai 31.319 marinai della Regia Marina caduti nel conflitto, come riportati nei tre registri dei "Marinai caduti e dispersi nella II guerra mondiale" presenti presso l'Archivio Storico della Marina Militare sito a Roma, aggiungendo al Comune di nascita, lì presente, anche la relativa Provincia e Regione di appartenenza.

Questa attività preliminare, unica credo nel suo genere e per la quale mi sono occorsi circa sei mesi, mi ha permesso però in seguito di poter rapidamente (pochi minuti!) aggregare i nominativi dei caduti per 'reparto' (unità navale di imbarco o sede di servizio), per 'fronte' (dove sono scomparsi) e appunto per comune, provincia e regione di provenienza, evitando mi una onerosa ricerca nome per nome su cartaceo, con evidenti possibilità di refusi, sviste ed errori.

Poiché sono convinto che molti soci ANMI in tutta Italia possono essere interessati a condurre una ricerca simile alla mia per i marinai caduti della propria città o provincia o regione, o anche solo per quelli scomparsi su una singola unità, sono di-



In copertina

Siamo in piena emergenza *coronavirus*: tutte le sedi sono chiuse

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

Mediagraf
Viale della Navigazione Interna, 89
35027 Noventa Padovana

Numero copie 37.500

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario

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

C.C. Postale

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

Ambedue i conti intestati a

Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

L'informativa sul trattamento

e protezione dei dati personali

è riportata sul sito dell'Associazione

www.marinaitalia.com

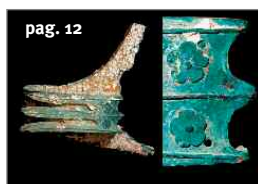
sezione "informativa privacy"

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Awisi ai Naviganti



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 Varo di nave *Emilio Bianchi*

8 70 anni di evoluzione del naviglio italiano, dalla NATO al XXI secolo

12 La difficile arte del combattimento navale all'epoca di Azio: si fa presto a dire speronamento

16 Al tempo del *coronavirus* Concorso a premi

17 Le cartoline raccontano...

20 Studenti del Valzani

21 Un piroscafo olimpico, i ragazzi della *Pullino* e le piccole ginnaste pavesi

24 Quasi un romanzo

26 Relazione breve imbarco nave *Palinuro*

28 Caspita che murata!

30 Marine militari a giro d'orizzonte

32 Recensioni



pag. 21



pag. 26

È la volta della nave da battaglia *Caio Duilio*. Varato il 24 aprile (ecco perché viene offerto in questo numero) del 1913 nel Cantiere di Castellammare di Stabia (NA), durante il primo conflitto mondiale compì quattro missioni di guerra. Di base a Taranto, dopo la fine della Grande Guerra le corazzate *Duilio*, *Doria* e *Giulio Cesare* raggiunsero, per un periodo di esercitazioni, l'isola di Corfù. Lì il *Duilio* vi rimase fino a fine gennaio 1919. Nel giugno 1920 fu inviato nelle acque albanesi, a tutela degli interessi italiani (isola di Saso), fino al settembre successivo. Nell'agosto del 1923, scoppiata con la Grecia la crisi di Corfù, le due "Duilio" e le "Cavour" furono dislocate in quelle acque e bombardarono l'isola. L'8 aprile 1925, durante un'esecuzione di tiro si verificò un'esplosione in un elevatore munizioni; dopo i conseguenti lavori la nave rientrò in servizio nel 1928 effettuando, fino al 1932, numerose crociere nel Levante. Passata quell'anno in riserva, a Taranto, fu riarmata a metà 1933 diventando sede del Comando Forza navale di Riserva di quella base. Comunque obsoleto, il *Duilio* fu sottoposto a radicali lavori di ammodernamento, tra il 1937 e il 1940, e prese quindi parte alla Seconda Guerra Mondiale. Inquadrate nella V Divisione Corazzate ebbe il suo primo impegno bellico a contrasto dell'"Operazione Hats" della Royal Navy. La notte dell'11 novembre 1940, a seguito dell'incursione di aerosiluranti nemici "Swordfish" le corazzate *Conte di Cavour*, *Caio Duilio* e *Littorio* vennero danneggiate: *Littorio* e *Duilio* riparate nel giro di pochi mesi. A fine 1941 partecipò alla "prima battaglia della Sirte" e agli inizi del 1942 all'operazione "M43" mentre nel 1943 rimase a Taranto per il rinforzo della difesa antiaerea della base. Dopo il conflitto il *Duilio* ricoprì il ruolo di "ammiraglia della flotta" (avvicinandosi con il *Doria*) rimanendo in servizio fino al 1956.

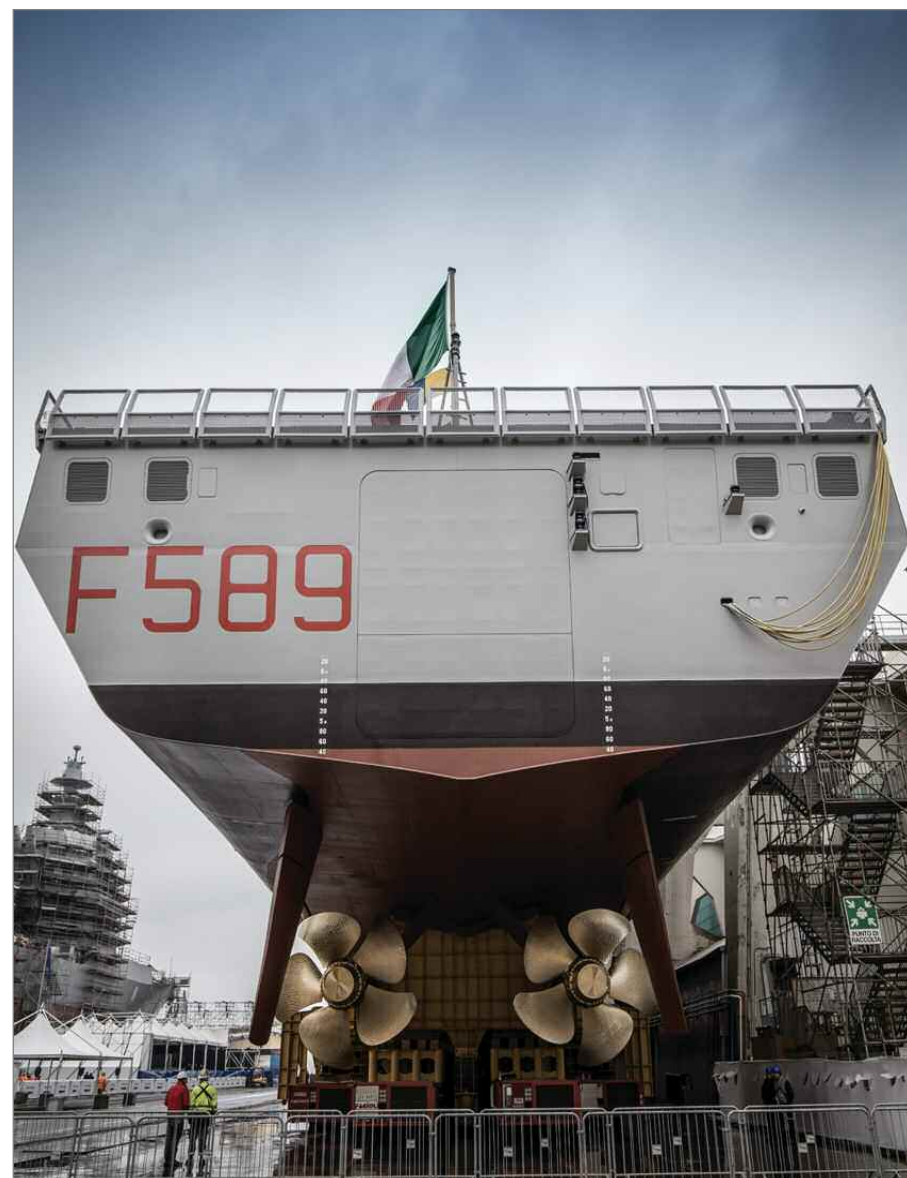
Sulla homepage del nostro sito è stato aperto il "canale YouTube ANMI". Sono già postate le clip relative al XX° Raduno Nazionale di Salerno. Le relative norme di utilizzo da parte dei Gruppi verranno pubblicate nel prossimo numero del "Giornale" (ma anche sul sito e bollettino).

LA REDAZIONE

Varo di nave *Emilio Bianchi*

Roberto Camerini - Delegato regionale della Liguria

Reportage fotografico del Socio Ruffino, del Gruppo di Savona



Sabato 25 gennaio 2020, giornata fredda ma caratterizzata da condizioni meteorologiche buone, presso il Cantiere Navale di Riva Trigoso (GE) di Fincantieri si è tenuta la cerimonia del varo della fregata *Emilio Bianchi* decima e ultima unità del "programma FREMM" – Fregate Europee Multi Missione, commissionate a Fincantieri dalla Marina Militare Italiana nell'ambito dell'accordo di cooperazione internazionale italo-francese, con

il coordinamento di "OCCAR", l'organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti. Già in servizio 8 unità della stessa classe: *Carlo Bergamini*, *Virginio Fasan*, *Carlo Margottini*, *Carabiniere*, *Alpino*, *Luigi Rizzo*, *Federico Martinengo* e *Antonio Margaglia*; mentre è in fase di allestimento, presso il Cantiere di Fincantieri del Mugliano (SP), lo *Spartago Schergat*, varato a fine gennaio dello scorso anno.

Lo Schieramento d'Onore alla cerimonia del varo di nave *Bianchi* comprendeva:

- Bandiera del Raggruppamento Subacquei ed Incursori;
- Labaro del Nastro Azzurro della Provincia di Genova;
- Medagliere della Marina Militare;
- Gonfalon della Regione Liguria, città metropolitana di Genova e della Città di Sestri Levante;
- 18 Vessilli di 15 Gruppi ANMI della Delegazione Liguria (Sori, Pietra Ligure, Genova, La Spezia, Rapallo, Sarzana, Savona, Sestri Levante, Varignano/Incursori, Cicagna Fontanabuona, Moneglia, Alassio, Diano Marina, Varazze e Finale Ligure), dei Gruppi ANMI di Viareggio e di Casale Monferrato ed una rappresentanza del "Leone San Marco", sezione della Liguria (con Vessillo ANSDIM).

Madrina del varo la signora Maria Elisabetta Bianchi, figlia della Medaglia d'Oro al Valor Militare Emilio Bianchi: uno dei sei protagonisti della gloriosa impresa di Alessandria d'Egitto compiuta nella notte tra il 18 e 19 dicembre 1941, che è stata accompagnata dal comandante designato di nave *Bianchi* capitano di fregata Nicasio Falica. Massima Autorità Politica presente, il Ministro della Difesa Lorenzo Guerini. E con lui il Presidente della Regione Liguria, dott. Giovanni Toti, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, oltre a numerose altre Autorità civili e militari. Per l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, in rappresentanza del Presi-

dente Nazionale, il Consigliere Nazionale per la Liguria, Cap. LC Pietro Piozzo. A fare gli onori di casa il Presidente di Fincantieri, dottor Giampiero Massolo.

Hanno preso la parola nell'ordine: il Governatore della Regione Liguria, che tra l'altro ha dichiarato che «ogni volta che variamo una di queste navi, suggelliamo il nostro legame con Fincantieri, uno degli assi portanti della politica economica dell'Italia e confermiamo la nostra capacità manifatturiera. La spesa pubblica necessaria per finanziare queste navi è una spesa utile, sia per la difesa nazionale che per il nostro sviluppo industriale».

Il rappresentante sindacale "RSU" Davide Grino, dello stabilimento Fincantieri di Riva Trigoso, ha ricordato che l'esperienza di collaborazione nel progetto europeo delle "FREMM" ha consentito scambi tecnologici importanti e che alla fine sono state costruite, a Riva Trigoso, dieci navi. È ora auspicabile una favorevole conclusione del progetto portato avanti con i francesi della "Naval Group" che avrà la presidenza con l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, e sede a Genova anche se è indispensabile proseguire con le assunzioni di personale sul territorio e potenziare la formazione per rendere più moderno ed efficace il nostro cantiere in maniera adeguata ai nuovi carichi di lavoro.

Il Presidente di Fincantieri, Giampiero Massolo, ha, tra l'altro, detto «oggi con il varo della nave Emilio Bianchi consegniamo al Paese uno strumento innovativo, simbolo di sviluppo tecnologico, altissima competenza e versatilità operativa. Uno

Palombaro Emilio Bianchi

La nave porta il nome del Palombaro Emilio Bianchi che, nel grado di 2° Capo, partecipò ai due tentativi di forzamento della base inglese di Gibilterra (ottobre e novembre 1940), quindi all'audace forzamento della base di Alessandria come 2° operatore del "siluro a lenta corsa" (il c.d. *maiale*) n. 221 condotto dal tenente di vascello Luigi Durand de La Penne. Rilasciati da bordo del sommergibile *Sciré* nella notte del 18 dicembre, dopo aver superato gli sbarramenti penetrarono all'interno del porto portando il loro mezzo esplosivo sotto la chiglia della nave da battaglia inglese *Valiant*, che per lo scoppio, all'alba del 19 dicembre, si adagiò sul fondo. Bianchi, menomato durante il tragitto da intossicazione di ossigeno a causa del durissimo sforzo che ebbe a compiere durante le cinque ore di immersione, costretto a risalire a galla, dopo qualche tempo fu scoperto dalle sentinelle di bordo e, assieme al suo comandante, Luigi Durand de La Penne, portato a bordo e rinchiuso in un locale ubicato nelle immediate vicinanze della santabarbara. Salvatosi fortuitamente dopo lo scoppio della carica venne condotto dal nemico in un campo di concentramento e rimpatriato al termine del conflitto. Promosso per meriti di guerra Capo di 3ª Classe e di 2ª Classe, nel 1954 conseguì la promozione a Capo di 1ª Classe Palombaro. Nel grado di Ufficiale del C.E.M.M. prestò successivamente servizio al Centro Subacquei del Varignano, al Nucleo Sminamento di Genova ed infine presso l'Accademia Navale di Livorno, terminando la carriera nel grado di Capitano di Corvetta.



strumento che affidiamo alla Marina Militare, alle sue donne e ai suoi uomini che sentitamente ringrazio perché, se oggi le nostre unità navali sono presenti nei contesti marittimi più diversificati e in una vasta gamma di missioni, non è soltanto merito della tecnologia: lo dobbiamo soprattutto alla loro competenza, alle loro capacità, al loro spirito di sacrificio». Massolo ha inoltre evidenziato che Fincantieri produce l'1% del prodotto interno lordo italiano e l'indotto è formato da oltre 3.000 aziende di cui il 75% italiane. Soltanto in Liguria 3.000 maestranze dirette e di queste il 70% nel settore militare. Proprio grazie a programmi come "FREMM" e "Orizzonte", Fincantieri ha raggiunto posizioni di eccellenza e di livello

assoluto, e ha dato vita con "Naval Group" alla joint venture paritaria "Naviris", che apre la strada al consolidamento della difesa navale europea in risposta alla crescente pressione dei concorrenti mondiali. L'iniziativa vede la partecipazione in qualità di prime contractor per l'Italia di "Orizzonte Sistemi Navali" (51% Fincantieri, 49% Leonardo) e per la Francia di Armaris (Naval Group e Thales). Questa cooperazione ha capitalizzato l'esperienza positiva del precedente programma italo-francese "Orizzonte" che ha portato alla realizzazione di due cacciatorpediniere per la Marina italiana, l'*Andrea Doria* e il *Caio Duilio*, consegnate rispettivamente nel 2007 e nel 2009. Egli ha infine ricordato, nel suo intervento, la recente e importante



intesa con il Qatar, ma anche la gara in corso negli Stati Uniti: "Speriamo che la nostra tecnologia, le "FREMM" in particolare, opportunamente adattata, possa essere giudicata compatibile con le esigenze americane per il futuro dalla US Navy. L'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, nel suo saluto, ha sottolineato



l'importanza del ruolo della Marina Militare nel controllo degli specchi acquei territoriali e nella grande esperienza sulle nuove tecnologie, parte integrante delle nuove e moderne unità in costruzione; ha inoltre annunciato che la nave scuola della Marina Militare Italiana *Amerigo Vespucci* andrà in Giappone ai giochi olimpici. Proprio nello spirito di collaborazione e scambi culturali tra i vari paesi – ha detto – i nostri allievi ufficiali e ufficiali imbarcati sul *Vespucci* a fine luglio approderanno a Tokio in Giappone in occasione dell'apertura dei Giochi Olimpici. Poi la navigazione continuerà nel Pacifico e in Atlantico passando dallo stretto di Magellano.

Il Ministro della Difesa, Onorevole Lorenzo Guerini, ha sottolineato che il cantiere di Riva Trigoso è ricco di altissime competenze professionali, garanzia di un "made in Italy" che porta nei mari del mondo le eccellenze italiane e che sta trovando nuovo slancio con le moderne unità della Marina Militare, come dimostrato da questo varo, ma soprattutto dalla presenza di due nuovi "Pattugliatori Polivalenti d'Altura" qui in costruzione.

Successivamente si è proceduto con la benedizione dell'unità navale, impartita dal Cappellano Militare della Guardia di Finanza per la Liguria Don Fabio Pagnin. Di seguito la "Pregiera del Marinaio" e quindi su invito del Direttore del Cantiere, ing. Luca Maggiolo, la Madrina ha tagliato il "cavetto", sbloccando la tradizionale bottiglia di spumante che si è infranta sulla fiancata a prora della nave.

Sono poi seguite le operazioni di varo facendo avanzare l'Unità solo per alcuni metri attraverso carrelli ruotati. Nella fase successiva il *Bianchi* sarà trasferito, su pontone galleggiante rimorchiato, presso il cantiere del Muggiano, a La Spezia, dove

inizierà la fase di allestimento i cui lavori saranno ultimati nel 2021. La fregata *Emilio Bianchi* sarà caratterizzata, come le altre della stessa classe, da un'elevata flessibilità d'impiego e avrà la capacità di operare in tutte le situazioni tattiche. Ha una lunghezza di 144 metri, una larghezza di 19,7

metri e un dislocamento a pieno carico di circa 6.700 tonnellate. Un ringraziamento particolare va al Socio Ruffino, del Gruppo di Savona, che ha superbamente effettuato la copertura fotografica dell'evento.



Questo scatto testimonia il rapporto di amicizia tra Marina Militare, Alte cariche dello Stato e imprenditori di livello; riconoscibili tra gli altri, da sinistra, l'ammiraglio di squadra Paolo Treu, Comandante in capo della Squadra Navale, l'onorevole Giovanni Toti, Governatore della Regione Liguria, l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore della Marina e il dottor Giampiero Massolo, Presidente di Fincantieri

70 anni di evoluzione del naviglio italiano, dalla NATO al XXI secolo

Parte II – Cacciatorpediniere

Giuliano Da Frè - Giornalista



Il caccia antiaereo *Duilio*, classe Doria-Orizzonte (2009)

Tra residuati e futuro

Con la radiazione delle corazzate, e in assenza di navi portaerei, dagli anni '50 del secolo scorso i cacciatorpediniere affiancarono gli incrociatori quali unità "pesanti" della flotta: prima con spiccate capacità antisom; poi, con l'adozione nei primi anni '60 di sistemi missilistici per la difesa di zona, con funzioni antiaeree.

Al momento di aderire alla NATO, nel 1949, alla flotta italiana restavano appena 4 cacciatorpediniere, dei 66 che avevano servito durante la guerra, decimati dai combattimenti, e con 7 unità cedute alle potenze vincitrici in conseguenza del Trattato di pace di Parigi del 1947.

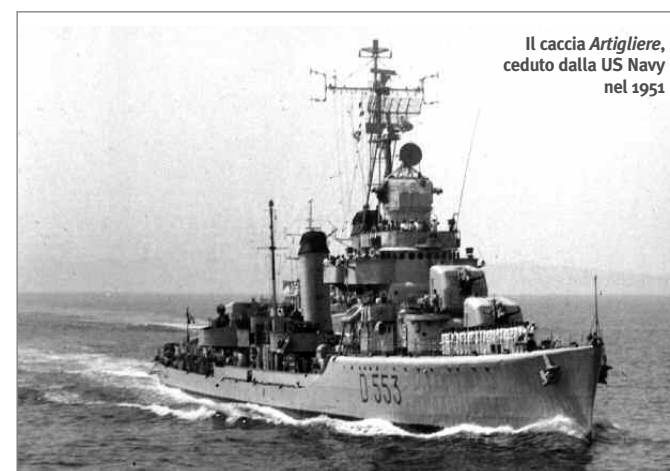
Dei caccia superstiti, il *Da Recco* (l'unico "Navigatore" ancora... navigante, dei 12 costruiti nel 1927-1931) era logorato dal prolungato servizio in pace e di guerra, e sino alla radiazione, nel 1954, fu impiegato per compiti secondari. Il *Grecale* (classe "Maestrale", del 1934) e i più moderni *Carabiniere* e *Granatiere*, classe "Soldati" e completati nel 1938-1939, furono subito sottoposti a revisione generale; quindi, tra il 1947 e il 1955, radicalmente trasformati con vari interventi di cosiddetta "chirurgia navale", finendo per essere convertiti in fregate veloci antisom, classificazione adottata nel 1957: d'altra parte, il *Granatiere* già nel 1958 fu radiato, seguito nel 1965 dagli altri due, già da tempo passati a servizi secondari o in riserva¹.

L'adesione alla NATO aveva nel frattempo permesso di accedere a risorse economiche e al surplus della US Navy, sebbene il governo americano, deciso a favorire la ripresa della cantieristica italiana, puntasse più a commesse di nuove unità grazie alla formula dei contratti OSP (Off-Shore Procurement), tanto da cedere nel 1951 solamente 2 caccia di squadra, e di un modello ormai superato: *Aviere* e *Artigliere*, appartenenti alle similari classi "Benson-Gleaves", completati nel 1941-1942 ma comunque più avanzati rispetto alle unità ereditate dalla Regia Marina, e accuratamente revisionati all'atto della cessione all'Italia.



Il *Granatiere* dopo le modifiche di chirurgia navale

Ci pensò allora il Programma navale del 1950, a immettere nella flotta 4 nuovi, potenti e sofisticati cacciatorpediniere di squadra, i primi di generazione postbellica. In realtà, solo 2 unità erano proprio nuove. I potenti caccia-conduttori *San Giorgio* e *San Marco*, entranti in servizio nel 1955-1956, erano infatti due incrociatori leggeri classe "Capitani Romani", il primo dei quali (ex *Pompeo Magno*) era stato costruito nel 1939-1943, mentre il gemello *Giulio Germanico* era stato sorpreso dall'armistizio dell'8 settembre 1943 ancora in allestimento nei Cantieri di Castellamare di Stabia. Nel 1951 ne fu avviato l'iter di totale ricostruzione, che andava ben oltre l'intervento di pur radicale chirurgia navale cui erano state sottoposte altre unità della ex Regia Marina. Una volta rientrati in servizio, i 2 "San Giorgio" dislocavano a p.c. 5.600 tonnellate, e presentavano un aspetto e un sistema di combattimento completamente nuovi, incentrati sulle capacità antiaeree sviluppate dai 6 cannoni da 127/38 mm a doppio scopo in 3 torri binate, e su ben 20 mitragliere da 40/60 mm



Il caccia *Artigliere*, ceduto dalla US Navy nel 1951

Bofors in postazioni binate e quadrate, tutte asservite ai radar e a colonnine di D.T. di nuovo modello, mentre le capacità antisom erano assicurate da scaricabombe e lanciabombe di profondità, più un mortaio tipo "Menon" a tripla canna, e un sonar SQS-11. L'apparato motore, quasi invariato, garantiva una velocità massima di 38 nodi, e una potenza di 110.000 hp.

Nella primavera del 1952, venivano poi impostati *Indomito* e *Impetuoso*, i primi caccia italiani di totale realizzazione postbellica, consegnati entrambi all'inizio del 1958. Si trattava di navi di grandi dimensioni, lunghe 128 metri e con un dislocamento di quasi 3.800 t., capaci di raggiungere i 34 nodi e con un armamento simile a quello dei "San Giorgio", sebbene meno numeroso, contando su 4 cannoni da 127/38 mm e 16 mitragliere da 40/60 mm, sempre radar asservite, il mortaio antisom più scaricabombe e lanciabombe, cui si aggiungevano anche 2 lanciasiluri da 533 mm a doppio scopo.

La minaccia aeromissilistica sovietica richiedeva però altro, e già nel 1957 fu autorizzato e impostato il caccia *Impavido*, simile agli "Indomito", equipaggiato non solo con alcune armi e sensori più evoluti, ma anche con un sistema missilistico SAM a medio raggio, destinato a integrare quelli previsti per gli incrociatori del Programma 1958, che autorizzò anche altri 2 caccia tipo "Impavido", col solo *Intrepido* tuttavia cantierizzato nel 1959. Completati nel 1963-1964, i 2 caccia lanciamissili, pur con scafo e apparato



Il cacciatorpediniere *San Giorgio* entra in Mar Piccolo

motore mutuati dagli "Indomito", si presentavano infatti armati con una sola torre binata Mk-38 da 127/38 mm, cui si aggiungevano 4 cannoni in postazione singola tipo MM da 76/62 mm, da difesa antiaerea e radarguidati, mentre l'armamento antisom era incentrato su 2 lanciasiluri trinati Mk-32 da 324 mm, e per l'impiego di elicotteri era disponibile solo una piazzola poppiera di limitata efficacia.

Negli anni successivi si ipotizzò l'imbarco dei piccoli elicotteri antisom Agusta A-106, che tuttavia furono realizzati in soli 2 prototipi, testati sull'*Intrepido* (opportunamente modificato) ma radiati nel 1972.

Il vero cuore della nave era tuttavia la rampa singola Mk-13 per l'impiego di 40 missili sup/aria a medio raggio "Tartar"/RIM-24B a ricarica automatica, con 2 radar di guida Raytheon AN/SPG-51.

Negli anni '60 si pensò – dati i notevoli elementi di comunanza – di trasformare anche gli "Indomito" in lanciamissili; ma ci si limitò a un *upgrade* di mezza vita con poche modifiche: la sostituzione del sonar, e l'installazione dei più efficaci impianti trinati Mk-32 per siluri antisom da 324 mm, cui negli anni '70 si aggiunse l'installazione di una moderna *suite* di guerra elettronica.

Per il *San Giorgio*, invece, in vista della sostituzione del vecchio incrociatore *Montecuccoli* quale unità addestrativa, fu effettuato nel 1963-1965 un secondo intervento di radicale trasformazione, mirato anche a testare alcune nuove tecnologie: l'apparato motore fu infatti per la prima volta nella Marina italiana incentrato su turbine a gas (TAG) e diesel, nella cosiddetta configurazione CO-DAG (Combined diesel and gas), che garantiva una velocità minore – 28 nodi – ma maggiori autonomia e affidabilità, mentre furono sbarcate una torre da 127 mm, tutte le mitragliere da 40 mm, e buona parte delle armi antisom, sostituite da 3 cannoni da 76/62 mm e da 2 impianti Mk-32 lanciasiluri ASW, che affiancavano il "Menon", e ovviamente sostituita la sensoristica.

D'altra parte, negli anni '60 era stato sviluppato un programma relativo a 4 nuovi caccia lanciamissili, e anche portaelicotteri: tuttavia, anche su questa componente d'altura, stava per abbattersi la crisi dei primi anni '70...

Note

¹ Il *Carabiniere*, a lungo impiegato come nave per esperienze, fu poi usato per le esercitazioni degli incursori nella base del Varignano, e venduto per demolizione nel 1978.



Il caccia lanciamissili
Impavido
(1963)

Dalla crisi degli anni '70 alla fine della Guerra Fredda

Nel 1968 furono impostati *Audace* e *Ardito*; avrebbero dovuto essere seguiti da *Animoso* e *Ardimentoso*, ma quando nel 1972-1973 furono completati, non solo la trasformazione in lanciamissili degli "Indomito" era stata abbandonata, ma anche la seconda coppia di nuovo DDG fu rimandata sine-die. Con la prospettiva legata all'indisponibilità degli "Indomito", in vista dei lavori di mezza vita, e con *Aviere* e *Artigliere* passati a servizi secondari nel 1970-1971², per rimpolpare la flotta nel 1969 furono acquisiti dalla US Navy altri 3 caccia del surplus americano, tutti appartenenti all'eccellente classe "Fletcher"; ma pur sempre navi realizzate nel 1941-1944, e nonostante l'ammodernamento FRAM³ cui erano state sottoposte nel 1951-1954, si trattava di veterane logorate dal servizio in tre guerre (nel Pacifico, Corea e Vietnam), tanto che una delle 3 unità andate a formare nel 1969-1970 la classe "Fante" fu subito disarmata per cannibalizzazione, e le altre due nel 1975. Nel 1972, vittima dei tagli di bilancio, anche il prestante *San Marco*, in servizio da soli 16 anni, fu radiato, essendo impossibile finanziarne l'ammodernamento di mezza vita. Nel 1973 pertanto la componente caccia della flotta comprendeva, oltre ai due vecchi "Fante", al *San Giorgio*, e ai due ormai superati "Indomito", i 2 "Impavido", e i 2 fiammanti "Audace". Nel 1974 furono avviati i lavori di ammodernamento per i caccia lanciamissili più datati (*Intrepido* ed *Impavido*), che entro il 1977 avrebbero comportato modifiche all'apparato motore, l'aggiornamento dei sensori (cui si aggiunsero suite di guerra elettronica e lanciarazzi SCLAR, mentre i cannoni venivano resi più efficaci asservendoli a radar di tiro RTN-10X), e l'integrazione dei nuovi missili "Standard" SM-1MR/RIM-66B. Ma il vero salto di qualità era rappresentato dagli "Audace", grandi unità lunghe 141 metri, con un dislocamento di 4.600 t., e con una nuova configurazione architettonica, che – al pari di quanto fatto per l'incrociatore *Vittorio Veneto* – garantiva spazi per adeguati margini di crescita futuri, visto che l'armamento era paragonabile a quello degli "Impavido", incentrato su due cannoni medi (questa volta però dei 127/54 mm Oto-Breda, in torri singole, a doppio scopo) e 4 OTO-Melara da 76/62 mm nella nuova versione "Compatto", 2 impianti lanciasiluri ASW Mk-32 da 324 mm, cui se ne aggiungevano altri 2 binati da 533 mm per siluri A-184 antinave e antisom, mentre la rampa singola Mk-13 supportava 40 missili Standard SM-1MR/RIM-66B. Ricca la dotazione sensoristica (già comprendente suite da guerra elettronica, SCLAR e sistema di comando e controllo "Sadoc"), mentre a poppa un'ampia struttura aeronautica con hangar fisso e ponte di volo permetteva l'imbarco di 2 elicotteri

medi AB-204 e -212, o un "Sea King". Unica nota stonata, una vecchia tendenza progettuale che favoriva la velocità, che per gli "Audace" si concretizzò nell'adozione, ancora una volta (nonostante l'esperienza positiva già accumulata negli anni '60 con i propulsori integrati TAG e diesel del *San Giorgio* ammodernato, e delle nuove fregate classe "Alpino"), di un potente – ma delicato, anche a causa di alcune differenze incorse in sede costruttiva nei cantieri di Trigoso e Castellammare – apparato motore su turbine a vapore, che garantivano spunti di velocità sino a 33 nodi.

Con la Legge Navale del 1975, fu confermata l'intenzione di portare a 6 il numero dei DDG in servizio: ma i finanziamenti disponibili, erosi dall'inflazione, costrinsero lo Stato Maggiore a posporre alcuni programmi considerati meno urgenti, anche se nel 1980 veniva radiato il *San Giorgio*, e nel 1983 i due "Indomito".

E così, quando nel 1986 finalmente furono ordinati i due "Animoso" (poi ribattezzati *Durand de la Penne* e *Mimbelli*), questi furono destinati a sostituire gli "Impavido", passati in RDT nel 1991-1992, e radiati poco dopo, mentre le 2 nuove unità, impostate dal 1988, venivano consegnate nel 1993, senza che venisse ordinata la seconda coppia ipotizzata.

Sempre nel 1986 veniva d'altra parte avviato l'ammodernamento degli "Audace": intervento che, potendo contare su spazi adeguati, cambiò la fisionomia dei caccia più datati, portati agli stessi standard – con l'eccezione dell'apparato motore – dei "Durand de la Penne". Entro il 1990 gli "Audace"⁴ avrebbero rinnovato tutti i sensori (a parte il sonar), aggiornato i cannoni da 76/62 mm allo standard "Dardo-E" e i missili "Standard", imbarcato 8 lanciatori per missili antinave "Teseo" Mk-2 – ed eliminato i lanciasiluri da 533 mm – e un impianto SAM "Albatros/Aspide" ottuplo per la difesa di punto, che prese il posto della torre "B" da 127 mm. Le due torri così recuperate, revisionate, furono assegnate ai "Durand de la Penne", che si presentavano molto simili agli "Audace" ammodernati, al di là delle maggiori dimensioni (148 metri di lunghezza, 5.400 t. a pieno carico, un ponte di volo configurato per operare anche con elicotteri pesanti), dell'apparato motore in configurazione CODOG⁵, e di qualche differenza architettonica. Simili i sensori, sebbene con sonar più moderni e una avanzata suite di guerra elettronica, mentre i sistemi d'arma erano gli stessi, eccezion fatta per i lanciasiluri trinati antisom, tipo ILAS-3.

Negli anni '90, radiati gli incrociatori "Doria" e i caccia "Impavido", le capacità di difesa aerea di zona restavano così affidate a 5 unità (il *Veneto*, e i 4 similari "Audace" e "De la Penne") costruite o concepite negli anni '60 e '70, e per quanto radicalmente aggiornate, attorno al sistema SAM a rampa brandeggiabile binata o singola, per missili tipo "Standard".



I caccia Audace e Ardito,
consegnati nel 1972-1973

Il XXI secolo

In quegli anni, tuttavia, Francia, Gran Bretagna e Italia avevano dato vita a un programma, detto "Orizzonte", mirato a realizzare una nuova generazione di unità da difesa aerea, equipaggiate con radar e missili di concezione europea, e paragonabili al sistema AEGIS americano. Dopo la parziale retromarcia inglese del 1999 (che ha comunque adottato soluzioni e materiali del programma comune per i suoi 6 Type-45), e il pesante taglio ai numeri inizialmente previsti – 12 DDG per la Royal Navy, 4 per la Francia, e ben 6 per l'Italia, mirando a sostituire in prospettiva anche i "De la Penne" –, nel 2000 è stato firmato il contratto per due unità, ribattezzate *Doria* e *Duilio* (costruite a partire dal 2002, e consegnate nel 2007 e 2009, con piena operatività dal 2010, e una possibile opzione per altre 2), e che in effetti degli omonimi incrociatori degli anni '60 riprendono anche le dimensioni, assai generose⁶, con i loro 153 metri di lunghezza, e un dislocamento di 7.050 tonnellate. L'apparato motore, in configurazione CODOG, consente una velocità massima di 29 nodi, e 7.000 miglia di autonomia, mentre l'elevato livello di automazione permette di gestire queste grandi navi con appena 200 effettivi, implementabili sino a 255 a seconda delle missioni, contro i quasi 400 dei modelli precedenti. Cuore del sistema di combattimento è il PAAMS (Principal Anti Air Missile System), i cui principali componenti sono il radar multifunzione EM-SPY-790, il radar 3D di scoperta a lungo raggio S-1850M, co-sviluppati da Thales e Selex, il sistema modulare lanciamissili VLS a 48 celle Sylver A50, e i missili Aster-15 e Aster-30, rispettivamente impiegati per la difesa di punto – molto più estesa che in passato – e di zona. L'armamento comprende anche 3 cannoni da 76/62 mm SR in torretta stealth e configurazione "Davide/Strales", 8 lanciatori per missili antinave "Teseo" Mk-2/A Block-IV, 2 cannoncini KBA da 25/80 mm, sofisticati sistemi di contromisure elettroniche con 2 lanciacchaff SCLAR-H, e due apparati SLAT antisiluro, mentre le capacità antisom sono garantite da un sonar, 2 impianti trinati Eurotorp B-515 per siluri MU-90, e dall'elicottero imbarcato. Gli spazi rimasti, tenendo conto dell'avanzato design "stealth" dell'unità, consentono ulteriori implementazioni, e a prora del modulo VLS c'è già la predisposizione o per un cannone "pesante", o per un ulteriore modulo a 16 celle, che potrebbe tornare utile se i "Doria" saranno potenziati con capacità anti-missile balistico, attualmente allo studio. Da sottolineare che sul tavolo di lavoro per la creazione del gigante cantieristico italo-francese Fincantieri-STX/Naval Group c'è anche l'ipotesi di realizzare la seconda coppia di "Orizzonte", ovviamente in versione "improved", rimasta in sospeso 20 anni fa, anche se per il momento nei piani della Marina dovrebbe spettare a 2 unità del nuovo programma PPA (Pattugliatori Polivalenti d'Altura) la sostituzione, nel 2024-2026, dei "Durand de la Penne". Tuttavia, queste vere e proprie fregate "post-FREMM" – ne parleremo nel prossimo capitolo – presentano taluni limiti di spazio, tenendo presente che gli "Orizzonte-2" saranno certamente più grandi, sulla falsariga di quanto fatto ad esempio con l'evoluzione dei "Burke" americani, e dei loro derivati giapponesi e sudcoreani. E infatti, nel 2018-2019, mentre veniva avviato lo studio per l'upgrade degli "Orizzonte", sono iniziati a trapelare alcuni dati relativi alla loro evoluzione, incentrata su una piattaforma di circa 10.000 tonnellate, e un sistema d'arma concepito per la lotta anti-missile balistico. Come ricordato dal sito *PortaleDifesa*, le nuove unità "potrebbero essere dotate del radar a facce fisse Kronos Dual Band 3000 (banda C e banda X)



Il caccia lanciamissili
Durand de la Penne
(1993)

per la scoperta vicina, il tracking e la guida missili, e del radar di scoperta a lungo raggio in banda L Kronos Power Shield con capacità anti-balistiche. L'armamento dovrebbe comprendere lanciatori Sylver A50⁷, impiegabili per i nuovi missili "Aster-30" Block 1 NT ma anche lanciatori destinati al lancio di missili land-attack. Come sottolinea Pietro Batacchi, "l'intenzione della Marina, infatti, sembra quella di equipaggiare le unità non solo con il missile antinave (con capacità secondaria di attacco terrestre tipo light strike) "Teseo" Mk-2/E, ma, appunto, pure con un missile strategico per il deep strike. In pratica i DDX sarebbero dei veri e propri incrociatori per la realizzazione dei quali si stanno già esplorando alcune ipotesi di collaborazione sul piano internazionale, compresa quella con gli Inglesi". Ovviamente, parte di queste innovazioni potrebbero trovare posto in sede di ammodernamento di mezza vita dei "Doria", sfruttando gli spazi disponibili. Nel frattempo, tra 2006 e 2011 i "De la Penne" sono stati a loro volta sottoposti ai grandi lavori di mezza vita, che hanno visto la sostituzione di quasi tutti i sensori e dei sistemi di contromisure (con SCALR-H), l'integrazione dei più avanzati missili sup/aria "Standard" SM-2MR e antinave "Teseo" Mk-2/A Block-IV, anche se in soli 4 lanciatori, essendo gli altri destinati al nuovo missile antisom "Milas", mentre i cannoni da 76/62 mm sono stati portati allo standard "Dart/Davide", e i lanciasiluri sostituiti con i B-515, per i siluri MU-90.

Per i due "Audace", invece, il 2006 – anno delle prove in mare per il *Doria*, e dell'avvio dell'upgrade per i "De la Penne" – ha rappresentato la definitiva radiazione, dopo un anno passato in RDT, e 34 anni di servizio: nella primavera del 2018, oramai cannibalizzati di tutto quanto era recuperabile, hanno salpato le ancore per la Turchia, dove sono stati demoliti.

Note

- Il primo fu impiegato come nave per esperienze sino al 1975, il secondo assegnato alle Scuole CEMM della Maddalena sino al 1981, e affondato come nave-bersaglio nel 1983.
- Fleet Rehabilitation and Modernization.
- La cui capoclasse esordì nella nuova configurazione partecipando alla Guerra del Golfo, nel 1991, inserita nella difesa di una task force aeronavale americana, mentre entrambe parteciparono allo scudo di difesa aerea creato in Adriatico durante la guerra del Kosovo, nel 1999.
- Che garantiva comunque una velocità massima di 32 nodi, e una maggiore autonomia a velocità minore (7.000 mgn/18 nodi).
- In effetti si trovano fonti che li indicano come "incrociatori antiaerei", definizione assai adatta per la verità.
- P. Batacchi, "Primi dettagli sui futuri DDX", in data 29 novembre 2018; su www.portaledifesa.it.



La difficile arte del combattimento navale all'epoca di Azio: si fa presto a dire speronamento

Nicola Zotti - Esperto di Storia dell'Arte Militare e di Cultura Strategica

Potrei raccontarvi, e forse dovrei, lo svolgimento della battaglia di Azio, ma preferisco intrattenervi sulla difficoltà della guerra navale in quell'epoca. I primi rostri navali avevano forma di una punta affusolata. Verso la fine del VII secolo si affermò un nuovo modello che divenne ben presto lo standard di quel periodo; terminante con una testa schiacciata, simile al muso di un cinghiale, era progettato per assestare un colpo dirompente al fasciame dello scafo avversario senza penetrare al suo interno. Durante le Guerre del Peloponneso, il rostro assunse la forma che avrebbe mantenuto nei secoli: una testa composta da tre alette orizzontali incrociate al centro con una solida sezione verticale. Era la forma ideata per sferrare un colpo a martello, capace di concentrare una forza enorme in una zona molto ristretta e, al contempo, di non penetrare nello scafo tanto da non poter più essere estratta.

I rostri "alettati" erano progettati per tagliare il tavolato e le travi longitudinali lungo le loro giunzioni, e di farlo rispetto ampi angoli

incidenti allo scafo in modo che la penetrazione potesse essere realizzata su un'ampia gamma di direzioni di attacco. Gli scafi antichi erano costruiti con fasciame strettamente collegato da perfetti incastri a mortasa e tenone¹, e un colpo inflitto da un ariete alettato riusciva a sconnettere giunzioni a molti metri di distanza dal punto d'impatto. La struttura in legno a sostegno dello strumento offensivo era altrettanto importante; al momento dell'impatto questa struttura non doveva solo sostenere un'enorme forza di compressione tra la testa del rostro e la massa stessa della nave,

Nota della redazione

¹ I termini **tenone** e **mortasa** indicano un tipo di incastro: **la mortasa consiste in un foro**, passante o meno, di forma generalmente quadrata o rettangolare, che viene praticato in una delle parti dell'oggetto da assemblare per ricevere il **tenone**, **ossia la parte complementare**, favorendo così l'assemblaggio dei pezzi, che risulta fra le più solide per quanto riguarda la tenuta delle parti assemblate. La tecnica è soggetta alla precisione dell'incastro e mira a massimizzare le superfici di contatto e di incastro fra i pezzi.

equivalente alla massa espressa dall'imbarcazione lanciata a tutta velocità ma anche sostenere enormi pressioni laterali e verticali. Oltretutto ci sono indizi che suggeriscono che l'ariete fosse una struttura mobile rispetto alla nave stessa, in modo che, nella realistica eventualità che esso potesse essere strappato durante le manovre di sganciamento o di altro tipo, questo non comportasse necessariamente gravi danni strutturali per la nave stessa. I rostri avevano dimensioni notevolmente variabili a seconda della classe della nave da guerra a cui erano destinati. L'esempio meglio conservato di un ariete alettato è una fusione in bronzo proveniente da una galea del II secolo rinvenuta nel 1980 al largo della costa di Israele ad Athlit e attualmente esposto al museo navale di Haifa. Il suo peso, di poco meno di mezza tonnellata, lo pone vicino alla media di una vasta gamma di rostri da combattimento. Ad esempio, il *Deutsches Schiffahrtsmuseum* di Bremerhaven, in Germania, è in possesso di un ariete del peso di soli 53 kg, meno di un ottavo del peso dell'ariete di Athlit. Doveva provenire da una classe di navi molto piccole, una "2" o anche una "1" (due o una serie di rematori). Gli scavi del monumento eretto a seguito della vittoria di Ottaviano ad Azio hanno rivelato che aveva lo scopo di esporre i rostri, catturati ai vascelli maggiori della flotta di Antonio, che dovevano pesare fino a 2 tonnellate. Più di recente sono stati rinvenuti e riportati alla luce rostri romani e punici della battaglia delle Egadi. La chiave del successo di un attacco di speronamento era nella tempistica. Giudicare il momento esatto in cui frenare la barca coi remi per rallentare lo slancio dell'attacco era altrettanto importante che valutare correttamente la velocità e la traiettoria delle rispettive galee una volta che la nave attaccante aveva inquadrato il suo bersaglio.

Asse romano con prora di nave che mostra il rostro



Nicola Zotti

Esperto di Storia dell'arte militare e di cultura strategica, di cui è stato anche docente universitario, è da decenni impegnato nella divulgazione di questi argomenti tra il pubblico italiano, trattandoli sul sito www.warfare.it e nel gruppo Facebook da lui amministrato "Warfare - Cultura strategica, arte e storia militare". Ha pubblicato e pubblica i suoi scritti su quotidiani e riviste, attualmente collabora con numerose riviste del settore, tra le quali *Conoscere la Storia*, *Medioevo Misterioso*, *Far West Gazette*, *Guerre e Guerrieri*.



Allo stesso argomento vds "Classica" (ovvero "Le cose della Flotta") - Storia della Marina di Roma in 13 volumi opera monumentale di Domenico Carro stampata dalla Rivista Marittima dal 1992 al 2003 e poi il sito <https://www.roma-victrix.com> sempre di Domenico Carro che riporta tutta la storia militare romana

"Il popolo romano, dalla nascita fino alla fine della sua fanciullezza, per un periodo di circa trecento anni sostenne guerre intorno alle sue mura. Poi, nel fiore dell'adolescenza, dopo difficili e frequenti guerre, oltrepassò le Alpi e il mare. Nella giovinezza e nell'età matura, riportò allora e trionfi da tutte le terre che il mondo abbraccia nella sua vastità e, giunto ormai alle soglie della vecchiaia e talvolta vittorioso per il solo prestigio del suo nome, si volse a vita più tranquilla e quieta. Così questa veneranda città [di Roma], dopo avere fiaccato l'orgoglio di tanti popoli bellicosi e avere dato al mondo con le sue leggi i fondamenti eterni della libertà, come una buona madre, ricca e saggia, affidò ai Cesari, come a propri figli, il diritto di amministrare la sua eredità"

Ammiano Marcellino, *Istorie* (Libri XIV-XVIII; XIX-XXIII; XXIV-XXVIII; XXIX-XXXI), testo latino, traduzione e note di Anna Resta Barrile, Zanichelli Editore, Bologna, 1973-84 (4 volumi)

Altro testo basilare è il Supplemento della Rivista Marittima del Giugno 2007 "Tormenta Navalia" di Flavio e Ferruccio Russo con suggestive immagini digitali.



Polibio racconta che nella battaglia di Chio (201 a.C.) la più potente nave della flotta di Filippo V di Macedonia, una "10", speronò accidentalmente una delle sue stesse navi proprio quando questa devì dal suo cammino, sferrandole un potentissimo colpo in mezzo ai ponti rematori, al di sopra della linea di galleggiamento, e vi rimase incastrata, perché il timoniere non aveva avuto il tempo di controllare o invertire lo slancio della propria nave. Intrappolata, l'ammiraglia fu messa fuori combattimento da due navi nemiche di classe "5" che la speronarono sotto la linea di galleggiamento su entrambe le fiancate. Se la nave attaccante riusciva a colpire l'avversaria perpendicolarmente, era sufficiente una velocità anche di soli 2 o 3 nodi per provocare gravi danni. La velocità necessaria per effettuare un attacco di speronamento, invece, aumentava al crescere dell'angolo di impatto: dai 4 nodi necessari con un angolo di 60°, ai 5 nodi per i 45° e agli 8 nodi per un angolo di 30°.

Da questi semplici dati si comprende come le navi più agili avessero molte più opzioni di attacco disponibili e che quindi una flotta ideale del periodo di Azio dovesse essere composta da una forza

mista, con i grandi vascelli a tenere la linea e quelli più piccoli a cercare fianchi e le spalle del nemico. Gli abitanti di Rodi, veri specialisti nelle tattiche di speronamento, aggiravano il fattore di una maggiore protezione della nave nemica alla linea di galleggiamento spostando appena prima dell'impatto alcuni uomini a prua per ottenerne l'abbassamento, quindi facilitando la penetrazione del rostro al di sotto della linea di galleggiamento. Era una tattica molto efficace perché una falla sotto la linea di galleggiamento avrebbe causato l'allagamento dello scafo più velocemente di una delle stesse dimensioni al di sopra della linea stessa. In realtà, l'affondamento di un vascello era un evento raro, tanto che Tucidide riferisce sempre di navi poste fuori combattimento o allagate, e non semplicemente di navi scomparse tra le onde.

Possiamo calcolare la quantità di acqua che poteva entrare in uno scafo attraverso un foro rettangolare aperto al di sotto della linea di galleggiamento. Se poniamo un valore 'b' (in metri) di larghezza e 'h' (in metri) di altezza, la portata sarebbe approssimativamente di $100 b \times 3/2 h$ tonnellate al minuto. Ad esempio, se la falla sotto il galleggiamento è di 1 metro per 1 metro, l'acqua entrerebbe nell'imbarcazione alla velocità di circa 150 tonnellate al minuto. Questo afflusso si stabilizzerebbe ben presto ad un livello insufficiente a superare la galleggiabilità naturale dello scafo, calcolabile in circa il 40% del suo peso. In pratica, più acqua penetrava nello scafo, più la nave colpita si abbassava nell'acqua, rendendo meno efficaci i remi e la nave meno maneggevole e più instabile, sbandando

notevolmente ad ogni spostamento dell'equipaggio a bordo. Alla fine sarebbe stata praticamente immobilizzata ed esposta ad ogni minima bizzarria delle onde. Catturarla come bottino prima che un'onda un po' più forte completasse quello che il rostro aveva cominciato era quindi un imperativo.

Dispiegare a bordo sufficienti fanti di marina per abbordare una nave nemica era molto problematico perché questa massa di uomini riuniti in un qualsiasi lato dello scafo avrebbe causato un'inclinazione della nave tale da ostacolare l'azione dei rematori nel momento più critico. La pratica standard doveva quindi essere quella di tenere le truppe il più possibile centrate lungo la linea mediana della nave fino a quando, giusto un istante prima del contatto, potevano finalmente trasferirsi sull'obiettivo. È noto che i romani ricorrevano al "Corvo", per abbordare le navi avversarie fin dai tempi delle guerre puniche. Era un sistema ideale per le navi maggiori, ma poco pratico per quelle più piccole.

Viene attribuita a Marco Vipsanio Agrippa l'invenzione dell'"Harpax", un uncino qui rappresentato che veniva lanciato tramite un'apposita catapulta per tirare a sé l'avversario; un arma molto difficile da rompere o da sganciare.

Il problema degli equilibri interni delle navi dell'epoca era tale da rendere necessaria una disciplina assoluta: ogni uomo doveva conoscere alla perfezione il proprio posto sulla nave e non doveva abbandonarlo mai senza un preciso ordine, pena la compromissione dell'equilibrio generale del natante. Questo valeva anche se



Rostro romano della battaglia delle Egadi 241 a.C. conservato al museo Pepoli di Trapani



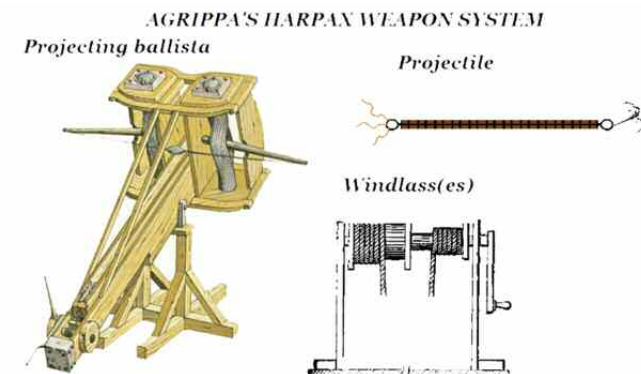
Rostro di bronzo sequestrato nel 2004 dai Carabinieri del Nucleo Tutela del patrimonio culturale, proveniente dalle Isole Egadi, (Aegates insulae); lunghezza di circa 85 cm, presenta delle rosette decorative sui lati



Il rostro di Haifa



Rostro delle "Navi di Pisa" in restauro (maggio 2010)

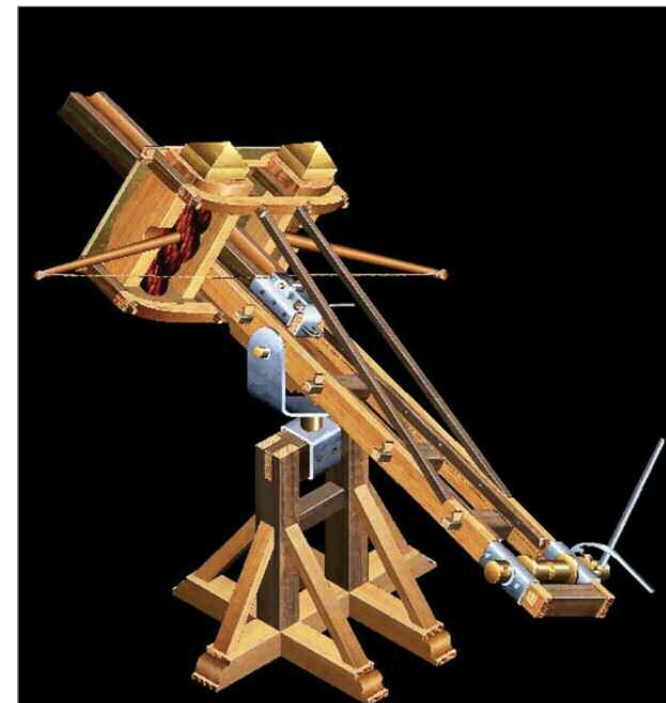
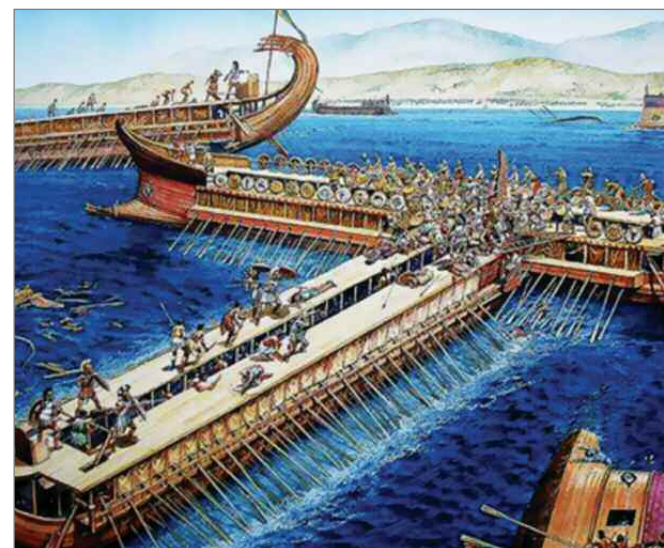


L'Harpax impiegato da Agrippa era una grande balestra che lanciava l'arpione verso la nave nemica. Dopo l'aggancio, tramite dei verricelli, il malcapitato, ormai solidale con l'attaccante, non poteva più sfuggire

Il gruppo motopropulsore (capitulum) rinvenuto ad Ampurias in Spagna, e riferito ad una catapulta di età repubblicana



non soprattutto in combattimento, perché era necessario ridistribuire i pesi per rimediare alle perdite da tiro o ad altre emergenze come gli incendi. Acquisire questa pratica richiedeva un lungo addestramento e un'altrettanto considerevole esperienza di combattimento: due qualità difficilissime da ottenere.



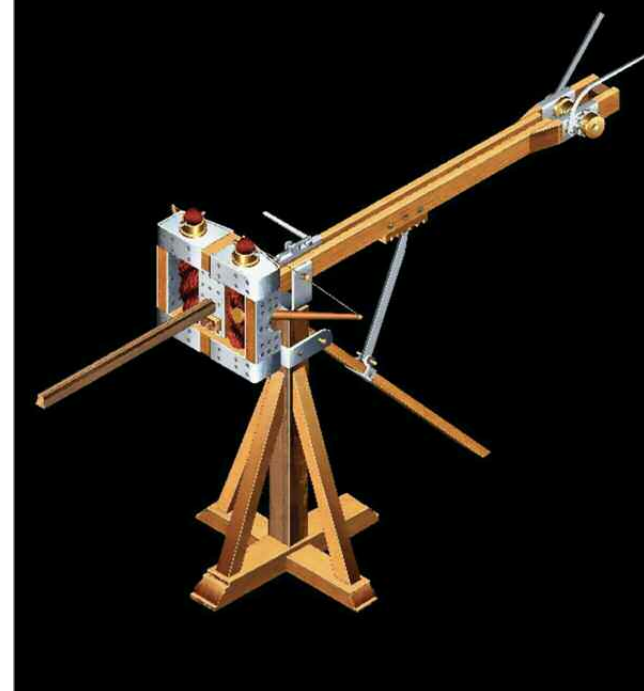
Sopra, una balista nella ricostruzione di Flavio e Ferruccio Russo, basata sugli scritti di Vitruvio.

Le balistae potevano essenzialmente suddividersi in eutitone e palintone (dal greco letteralmente con tensione dritta e con tensione a rovescio), le seconde più potenti delle prime

Le catapultae (o scorpiões) sparavano grossi giavellotti (verrettoni) con cuspidi in ferro piramidale.

Reperti di catapulte sono stati rinvenuti in varie zone archeologiche, purtroppo non sempre immediatamente individuati come tali.

Sotto la ricostruzione negli studi di Flavio e Ferruccio Russo



Al tempo del coronavirus Concorso a premi

La Presidenza Nazionale indice un concorso a premi fra tutti i soci (con estensione ai famigliari) che invieranno uno scritto alla redazione del "Giornale dei Marinai d'Italia" in cui l'autore descriva questa sua nuova esperienza, personale o famigliare, durante l'emergenza coronavirus. Una riflessione sia essa lieta o triste, curiosa o drammatica, comunque nuova e degna di essere raccontata e condivisa.

Gli scritti (una pagina di "file word", tipo di carattere "times new roman", dimensione 14), corredati di una foto dello/a scrivente (300 dpi), come oggetto devono riportare "concorso coronavirus" e vanno inviati a: giornale@marinaiditalia.com. In basso, l'autore avrà cura di riportare le sue generalità, numero della tessera di Socio e Gruppo di appartenenza.

La giuria che valuterà gli elaborati è composta dal Presidente Nazionale, Segretario Generale e Direttore Responsabile del Giornale; il giudizio è insindacabile. I migliori tre scritti saranno pubblicati sul "Giornale dei Marinai d'Italia" e riceveranno un premio unitamente ad un attestato di compiacimento. Altresì, tutti i partecipanti saranno menzionati in un'apposita rubrica del Giornale.



Coronavirus
In tutta Italia alle 18
si canta l'inno di Mameli

Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
Socio del Gruppo di Livorno

Quando ho visto per la prima volta questa cartolina ho avuto qualche attimo di perplessità perché il nome di Regia Nave *Italia* mi richiamava altre unità, la corazzata della fine dell'ottocento o il *Littorio* ribattezzato appunto *Italia* nel luglio 1943. Ma la sua storia è stata comunque complessa e sotto certi aspetti affascinante; merita di essere raccontata anche se qualcosa avevo già scritto in una precedente occasione.

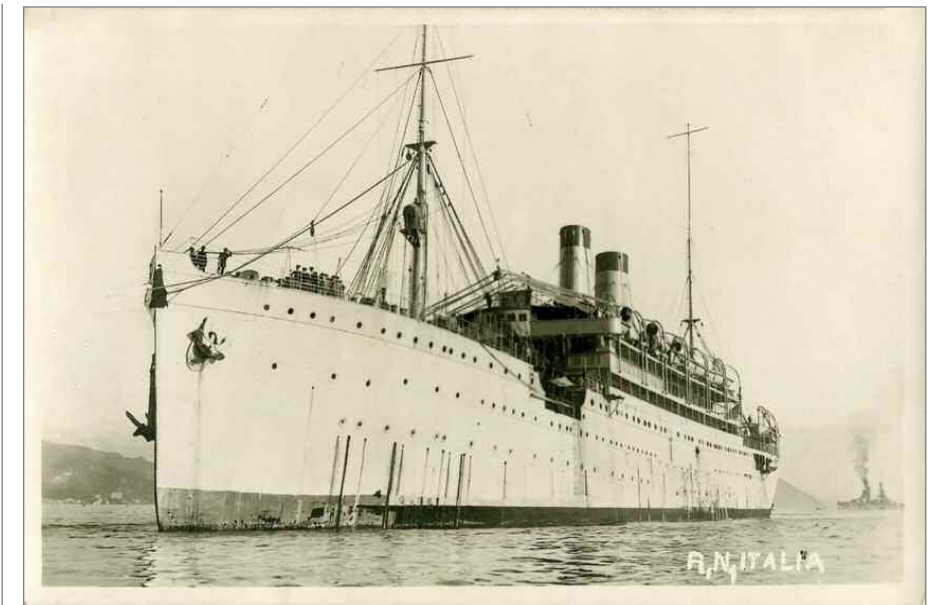
La nave nasce con il nome di *König Albert* e fa parte di una classe di sei piroscafi passeggeri da 10.000 tonnellate ordinati dalla compagnia di navigazione tedesca "Norddeutscher Lloyd" di Brema ai cantieri "AG Vulcan" di Stettino, classe che prenderà il nome dalla prima unità, il *Barbarossa*.

Costruiti fra il 1896 ed il 1900 erano navi nate per far concorrenza alle compagnie inglesi sulle rotte fra Europa, America, Giappone ed Australia.

In particolare il *König Albert* è stato impiegato dal 1899 al 1902 sulla rotta Amburgo - Yokohama e quindi, dopo una sola esperienza sulla rotta Brema - Cherbourg - New York, sulla linea Genova - Napoli - New York; servizio che espletò dal 1903 al 1914. Un lavoro complicato, in quegli anni, per il gran numero di emigranti italiani che provocavano spesso un sovraffollamento non gradito dai passeggeri di classe, come dimostra l'articolo del New York Times in figura (novembre 1906).

Nel 1914 il *König Albert* viene internato nel porto di Genova per sfuggire alla cattura da parte degli inglesi e con l'entrata in guerra dell'Italia viene requisito mantenendo il proprio nome.

È probabilmente la vasta operazione di salvataggio dell'esercito serbo in ritirata a spingere la Regia Marina nel 1916 ad aumentare il numero delle navi-ospedale e così il *König Albert* diviene, con i suoi 1.000 posti letto, la più grande e capiente nave-ospedale italiana. Di questa sua attività voglio ricordare un episodio particolare, avvenuto proprio durante le operazioni in



Albania di soccorso all'esercito serbo, e lo ricorderò attraverso le parole del Tenente Colonnello Medico Federico Monaco:

Relazione della cattura e visita passata a Cattaro alla Regia Nave-ospedale König Albert (poi Palasciano) NAVE-OSPEDALE ITALIANA KÖNIG ALBERT

Mi onoro rapportare all'E.V. quanto segue: Giusta gli ordini ricevuti a Valona dal comando della III divisione (n. 54 R. del 19 gennaio 1916), il giorno 20 corrente ho imbarcato a S. Giovanni di Medua n. 865 tra militari e profughi serbi, così ripartiti:

Ufficiali malati o feriti	N. 12
Soldati ammalati o feriti	N. 234
Profughi: donne	N. 82
ragazzi	N. 508
bambini	N. 29
TOTALE	N. 865.

La massima parte degli individui imbarcati era composta di ammalati e solo pochissimi, tra le donne e i bambini pur non volendoli considerare ammalati nello stretto senso della parola, erano in tali condizioni di miseria, di stanchezza, di esaurimento, a causa delle fatiche e privazioni sopportate, da doversi ritenere ugualmente meritevoli di immediati e appropriati soccorsi. Tutti poi erano coperti di cenci e pieni di insetti ed i ragazzi in gran parte affetti da scabbia.

Eseguito il carico massimo, in rapporto ai mezzi di bordo ed alle speciali condizioni dei ricoverati, alle ore 15,30 dello stesso giorno 20, la nave-ospedale lasciò San

Giovanni di Medua diretta a Marsiglia giusta l'ordine ricevuto.

Senonché, fatte poche miglia, e precisamente alle ore 16 circa, comparve improvvisamente sulla nostra sinistra il sommergibile austriaco "U11" (il quale, da quanto poi ho saputo, ci aveva visto il mattino entrare in porto) intimandoci di fermare con un colpo di cannone. Malgrado si fossero immediatamente fermate le macchine, un altro colpo di cannone seguì il primo ed il comandante austriaco ordinava che il comandante della nave-ospedale si fosse recato al suo bordo.

Credetti mio dovere di accompagnare il comandante per dare tutte le spiegazioni che potevano essere richieste sulla speciale missione sanitaria della nave, ma arrivati sul sommergibile il comandante ci impose di salirvi, mentre ordinava che un ufficiale e due uomini del suo equipaggio, armati, si recassero sulla nave-ospedale. Nello stesso tempo dichiarava che noi, io ed il comandante, saremmo rimasti a bordo mentre il suo ufficiale avrebbe condotto la nave-ospedale a Cattaro.

Gli feci allora ripetutamente osservare che egli, a norma delle convenzioni internazionali, non poteva sequestrare la mia persona, né catturare la nave, ma solamente esercitare il diritto di controllo e di visita. Che nel caso, trattandosi di un sommergibile, egli avrebbe potuto imporci la rotta, la velocità, ecc. ed anche mettere a bordo un commissario, perché tale visita si fosse fatta a Cattaro. Ma il comandante non volle aderire alla mia richiesta, assicurandomi che, qualora non mi fossi recato

spontaneamente da lui mi avrebbe mandato a prendere e che egli sapeva ciò che doveva fare. Inoltre aggiungeva che, se io avessi in precedenza segnalato la sua presenza e fosse comparsa qualche nostra nave da guerra o dei nostri alleati, avrebbe torpedinato la nave-ospedale. Al che gli risposi che navi da guerra in crociera potevano comparire anche senza la nostra chiamata, ma che in ogni modo "non credevo che egli avrebbe ordinato il siluramento di una nave ospedale con 865 ammalati a bordo".

Fummo fatti scendere nell'interno del sommergibile che ci portò a Cattaro, ove giungemmo alle ore 3 del giorno 21, ed immediatamente arrivati fummo dal comandante stesso accompagnati su di una nave da guerra e consegnati all'ufficiale di guardia, il quale con un'altra imbarcazione ci fece portare sulla nave ospedale che già trovavasi in porto sotto la guardia e sorveglianza di un picchetto armato.

Al nostro rientro a bordo seppi che l'ufficiale austriaco, un tenente di vascello, aveva preso il comando minacciando che la nave sarebbe stata silurata al minimo scherzo e tenendo vicino a sé il maggiore medico vice-direttore ed il 1° ufficiale di bordo. Dei due marinai austriaci uno era un telegrafista che prese possesso della stazione radio-telegrafica. Intanto, ordinato che fosse tenuto oscurato il piroscalo, compresa la fascia verde luminosa con croce rossa, riconoscimento notturno di questa ospedaliera, l'ufficiale austriaco disse per le Bocche di Cattaro, alla velocità di nodi 6, sotto la sorveglianza del sottomarino. Ad un certo punto vennero incontro due torpediniere che scortarono la nave: da una di esse, la "73T", fu mandato a bordo un picchetto di marinai armati.



Tutti gli ufficiali allora e le persone dell'equipaggio (ad eccezione del primo ufficiale che fu tenuto nella sala nautica) furono mandati nei rispettivi alloggi. In macchina fu allora dato ordine di mettere a tutta forza (nodi 14). Poco prima di arrivare, il bastimento urtò sul fondo, pare senza gravi danni (come fu verificato dal palombaro il giorno dopo) ed alle ore 0,30 del 21 diede fondo all'ancora tra i paesi Melynie e Umao (Topla Bay) ammainando, dietro ordine ricevuto, la bandiera nazionale. L'ufficiale austriaco, dopo aver fatto smontare dal suo telegrafista la stazione radio-telegrafica, sbarcò, lasciando a bordo il picchetto armato con baionetta in canna e che vi rimase per tutto il tempo della nostra permanenza in porto.

Il mattino del 21, alle ore 10 circa, venne a bordo una commissione, presieduta da un capitano di vascello e di cui faceva parte un auditore (avvocato fiscale militare); fatta una rapida visita alla nave, procedette all'interrogatorio mio e del capitano cav. Bertolini. Il presidente mi invitò a rispondere alle domande che mi sarebbero state rivolte dall'avvocato fiscale militare, quale membro della commissione delle prede, assistito da un altro ufficiale che faceva da interprete. Ma io non volli firmare l'interrogatorio, avendo invocato il diritto di essere assistito dal console della nazione incaricata della protezione dei sudditi italiani. Tale diritto fu riconosciuto, solo che il presidente osservò che a Cattaro non c'era nessun console spagnolo o svizzero e io risposi che si sarebbe potuto telegrafargli ove trovavasi, affinché avesse designato una persona di sua fiducia a rappresentarlo. Così, essendo mezzogiorno, la commissione si sciolse, stabilendo di riunirsi nuovamente alle ore 14,30 a bordo e che sarebbe stata presa una decisione a riguardo della mia domanda.

Senonché alle ore 13,30 venne a bordo un'altra commissione, presieduta da un capitano di corvetta e composta da oltre 20 ufficiali dei vari corpi della Marina e dell'Esercito austro-ungarico. I medici, sotto la direzione di un ufficiale di vascello si divisero per i vari reparti ospedalieri, esaminandovi tutti i ricoverati, nessuno escluso, di cui presero le generalità e si assicuravano che realmente fossero feriti od ammalati e di quali malattie. Solo per le donne e i bambini il medico capo si limitò a fare egli stesso una lista coi nomi e generalità.

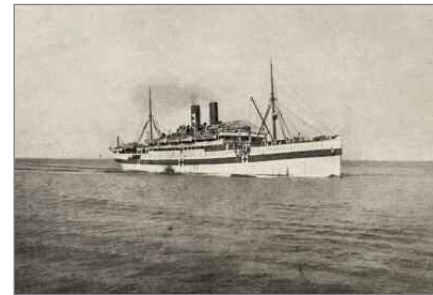


Il risultato di tale minuto esame, fatto dai medici austro-ungarici, che volli fossero assistiti ciascuno da uno degli ufficiali sanitari miei dipendenti, fu che tutti i ricoverati dovevano ritenersi feriti od ammalati debitamente imbarcati.

Intanto gli altri gruppi degli ufficiali venuti a bordo, ciascuno per la sua categoria, eseguivano una rigorosa visita al piroscalo e cioè gli ufficiali di vascello esaminavano le carte nautiche e tutto ciò che riguarda la navigazione, gli ufficiali macchinisti visitavano le macchine, le carbonaie, i doppi fondi ecc. In tal modo, nello spazio di poche ore, la nave fu minutamente esaminata ed in ultimo, per ordine del presidente stesso della commissione, ed in sua presenza, fu fatto un appello di tutto l'equipaggio (ufficiali, militari e militarizzati). Da tale esame nulla risultò di anormale e contrario allo scopo ed alla missione umanitaria della nave-ospedale. I giornali di bordo, le carte nautiche servite per la navigazione ed altri documenti mercantili furono portati a terra per l'esame e restituiti il giorno dopo.

Infine la prima commissione, quella delle prede, ritornata a bordo nelle ore di sera, senza più accennare al verbale del mattino che non avevo voluto firmare, mi sottopose ad un breve interrogatorio, durante il quale mi fu chiesto solo perché erano stati imbarcati dei profughi serbi. Risposi che ciò era avvenuto per ordine mio essendo tutti dei ragazzi (sino a 15 anni) ed ammalati. Prima di firmare il verbale chiesi ed ottenni che fosse inserito in esso il fatto che il comandante del sottomarino austro-ungarico che aveva fermato la nave-ospedale italiana, mi aveva trattenuto assieme al comandante di essa a bordo del sommergibile.

Il giorno seguente, 22 corrente, fino alla sera, rimanemmo in attesa; solo alle ore 17,30 venne un ufficiale a domandare a quale ora potevamo essere pronti a muovere per partire e gli risposi alle ore 22. Prima di tale ora, ritornarono a bordo l'avvocato fiscale ed un altro ufficiale, membro



della commissione delle prede, i quali dichiararono che potevamo partire e consegnarono tutti i giornali e documenti di bordo che avevano portato a terra. (Le carte nautiche erano già state restituite nel pomeriggio). Sul giornale di bordo, parte 2a, alla data del 20 al 21 gennaio 1916, è scritta, a nostra richiesta, la seguente dichiarazione: "La nave ospedale König Albert è stata fermata dalla Marina Austriaca alle ore 4 p.m. ed è rimasta nelle Bocche di Cattaro fino alle ore 10 p. m. del 22 gennaio 1916. La nave è stata visitata da periti della Marina Austriaca e da essi è stato constatato che ha urtato appena sul fondo e che per tale urto non ha riportato alcuna avaria. Lì, 22 gennaio 1916".

Finalmente alle ore 22 vennero a bordo il tenente di vascello, ufficiale in 2a del sommergibile ed un altro ufficiale austriaco. Il primo prese il comando della nave per portarla fuori delle Bocche, trattenendo con lui il solo comandante, mentre invitava tutti gli ufficiali di bordo a rimanere in salone; l'equipaggio era trattenuto sotto i ponti da sentinelle armate.

Alle ore 0,30 del 23 gennaio, usciti fuori delle Bocche di Cattaro, l'ufficiale in comando, segnato sulla carta il punto in cui ci trovavamo e la rotta da seguire per altre 20 miglia, ci dichiarò liberi e con l'altro ufficiale e col picchetto armato trasbordò su di un cacciatorpediniere che ci aveva scortati. La bandiera nazionale ritornò così a sventolare a poppa della nostra nave.

Quanto precede è l'esposizione esatta ed obbiettiva dei fatti che provano, a mio parere, come il comandante del sottomarino austriaco "U11" abbia contravvenuto alle norme della Convenzione dell'Aja per la estensione alla guerra marittima dei principi della Convenzione di Ginevra (18 ottobre 1907) e precisamente alle disposizioni degli articoli 1, 4, 8 e 10 della Convenzione stessa.

Il tenente colonnello medico-direttore: Monaco
Bordo, li 23 gennaio 1916.



Ho ritenuto di riportare tutta la relazione perché, a mio parere, aiuta a comprendere l'atmosfera di quegli anni. Comunque (brevissimo inciso) il sommergibile "U11" aveva già provocato ben più gravi danni alla nostra Marina essendo il responsabile dell'affondamento del nostro sommergibile Medusa, colpito con un siluro il 10 giugno 1915 al largo delle Bocche del Lido. Ma ritorniamo al König Albert che, ribattezzato Ferdinando Palasciano nell'agosto 1916, continuerà la sua attività di nave-ospedale per tutta la Prima Guerra Mondiale con un totale di 46 missioni e complessivi 37.314 fra feriti e malati trasportati.

Dopo la Prima Guerra Mondiale il piroscalo viene impiegato nel servizio navigazione delle Ferrovie dello Stato, tranne un periodo, fra il 1920 ed il 1921 nel quale torna a svolgere compiti di nave passeggeri sulla rotta Genova - Napoli - New York per la compagnia "Navigazione Generale Italiana".

Arriviamo così al 1923 quando, sotto gli auspici di Gabriele d'Annunzio, si costituisce a Firenze un "Comitato per la crociera commerciale nell'America latina", sotto l'alto patronato del Presidente del Consiglio dei Ministri, con lo scopo di far meglio conoscere nei paesi americani i nostri prodotti e la nostra potenzialità di produzione. Il Palasciano, che cambierà ancora una volta nome prendendo quello più significativo di Italia alzando ancora una volta la bandiera della Regia Marina, sarà il piroscalo scelto per ospitare la fiera campionaria navigante in una crociera che partirà dalla Spezia il 18 febbraio 1924 e si concluderà con il ritorno nella città ligure il 20 ottobre dello stesso anno. Di questa campagna ho già accennato in altra occasione, mi limito pertanto a riportare alcuni giudizi del Comandante, il capitano di vascello Carlo de Grenet, su alcune delle visite effettuate.

In merito alla permanenza a Rio de Janeiro scrisse "Il Presidente della Repubblica,



i Ministri, le autorità brasiliane etc. sono stati larghi di cortesie: parimente la Marina il cui Ministro offrì una colazione sul Corcovado allo Stato Maggiore dell'Italia. Nel ceto commerciale e nella popolazione si manifestò invece nei primi giorni un senso indefinibile, ma pur esistente, di ostilità dovuto, io ritengo, a propaganda di stranieri interessati e purtroppo anche a italiani dissidenti; la colonia di Rio è infatti dilaniata da discordie intestine... Nei giorni successivi il senso di ostilità andò via via sparendo e negli ultimi giorni la nave fu visitata da una vera folla entusiasta".

E a proposito di Buenos Aires: "La permanenza ha costituito per tutti indistintamente uno sforzo non comune, data la quantità degli inviti, delle cerimonie, delle feste, delle visite a stabilimenti, nonché l'affluenza enorme e continua dei visitatori che apprezzò ad una media giornaliera non inferiore ai quindicimila. Nonostante ciò nessun incidente si è avuto a deplorare, e per quanto riguarda la Stampa, essa fu unanimemente favorevole sino all'entusiasmo, ad eccezione di un paio di giornali notoriamente sovversivi...".

Insomma, un vero successo che ha degnamente concluso la vita di questa nave, radiata nel gennaio 1925 e smantellata a Genova nel 1926.

Bibliografia

Fausto Leva "La marina Italiana nella grande guerra - Vol. II" Ufficio Storico della R. Marina - Vallecchi, Firenze 1936
Fausto de Leva "Storia delle campagne oceaniche della R. Marina - Vol. IV" Ufficio Storico della marina Militare, Roma 1993
Giorgio Giorgerini - Augusto Nani "Almanacco storico delle navi militari italiane - La Marina e le sue navi dal 1861 al 1995" Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1996

Sito internet

[https://it.wikipedia.org/wiki/Ferdinando_Palasciano_\(nave_ospedale\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferdinando_Palasciano_(nave_ospedale))

Studenti del Valzani alla scoperta delle “astronavi del mare”

Gruppo ANMI di San Pietro Vernotico (BR)

Dai banchi di scuola alla scoperta delle “astronavi del mare”, i sottomarini. Arsenale di Taranto. Gli studenti dell'Istituto tecnico “Valzani” arrivano in pullman accompagnati da docenti e da un gruppo di ex-sommersibilisti del Gruppo ANMI di San Pietro Vernotico (Brindisi). Una splendida giornata autunnale fa da cornice al singolare viaggio verso il contatto diretto con l'affascinante professione sul mare per gli studenti, impegnati con un progetto “PON” (Programma Operativo Nazionale del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca), sulle “Guerre mondiali e identità di un territorio”. La base sommersibile e la scuola dove vengono formati i marinai degli abissi aprono le porte alla comitiva che così viene accolta dal comandante la flottiglia sommersibile, il capitano di vascello Giovanni Marilli, e dal presidente nazionale della Componente Sommersibile dell'ANMI, ammiraglio Filippo Casamassima. Gli studenti hanno chiesto ed ottenuto di poter deporre una corona d'alloro ai piedi del “Monumento ai Sommersibilisti”. E la loro richiesta, accolta con piacevole sorpresa dal Comando, viene sottolineata dagli onori resi da un picchetto armato, con la lettura della “Preghiera del Marinaio” e la benedizione della corona.

Momenti di grandi emozioni. “L'omaggio reso dai giovani studenti a quanti riposano nelle profondità del mare è – commenta il comandante Marilli – una tangibile attestazione dei grandi valori della vita, che ci sono stati tramandati con il loro sacrificio”. Nella scuola sommersibile gli studenti del “Valzani” fanno la loro conoscenza con i simulatori della camera manovra dei battelli di ultima generazione, gli “U-212A”. Una navicella spaziale. Ai giovani visitatori viene illustrata l'attività operativa affidata al giorno d'oggi ai battelli. E tutto quello che la più avanzata tecnologia sorprendentemente consente di poter fare al sommersibilista del terzo millennio. La visita nella sala cimeli e delle testimonianze su quanti hanno fatto grande la storia della componente subacquea italiana è un viaggio a ritroso nel tempo.



L'evoluzione sul piano tecnico ed operativo a cui sono giunti i battelli di ultima generazione è lo scontato termine di comparazione. “I sommersibilisti non si vedono, ma ci sono. Ed il loro compito è quello di monitorare senza soluzione di continuità il mare per la sicurezza di tutti” – è il rassicurante messaggio trasmesso alla comitiva. A bordo del “Gazzana” il contatto con la dimensione reale nella quale il sommersibilista è chiamato a lavorare: spazi angusti colmi sino all'inverosimile di apparecchiature elettroniche, le brande, i siluri, il quadrato dove consumare i pasti, la cucina, la sala motori, i quadri elettrici ed il motore per la propulsione. Le domande degli studenti vengono accolte in un clima di affabilità e umiltà da parte del personale di bordo, così come si conviene al sommersibilista, persona semplice addestrata a svolgere compiti fuori dal comune. “Un'esperienza unica e nello stesso tempo sorprendente”: questo il commento più ricorrente a conclusione di un viaggio in “profondità” verso una professione in divisa affascinante e per i più “misteriosa”.

■ ■ ■



IX Olimpiade - Amsterdam 1928.
L'equipaggio del quattro con della Pullino
(composto da: V. Perentin, G. Deste, N. Vittori,
G. Delise, tim. R. Petronio)
esulta dopo la conquista della medaglia d'oro

Un piroscaro olimpico, i ragazzi della Pullino e le piccole ginnaste pavesi

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Per le olimpiadi del 1924, ad Amsterdam, gli atleti italiani per motivi organizzativi e di soldi, alloggiavano su di un piroscaro che aveva svolto il suo lavoro nel trasporto passeggeri verso i porti del Sud America. Il piroscaro passeggeri “Centro America” venne costruito nel 1897 dal cantiere della Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso (Genova) per conto della “Società di Navigazione La Veloce”. Varato il 23 aprile 1897. Stazzava 3.474 tonnellate e sviluppava una velocità di 12 nodi. Prua a clipper, due alberi, un fumaiolo. Trasportava 400 passeggeri, per lo più emigranti, sulla linea Genova - Brasile - Rio del Plata. Il passaggio su questa nave verso i porti

sudamericani costava dalle 850 lire in cabina del ponte di prima classe, alle 370 lire nella stiva di terza classe. Nel 1908 fu ceduto alla “Navigazione Generale Italiana” e ribattezzato *Solunto*. Nel 1910 fu trasferito alla “Società di Navigazione Servizi Marittimi”.

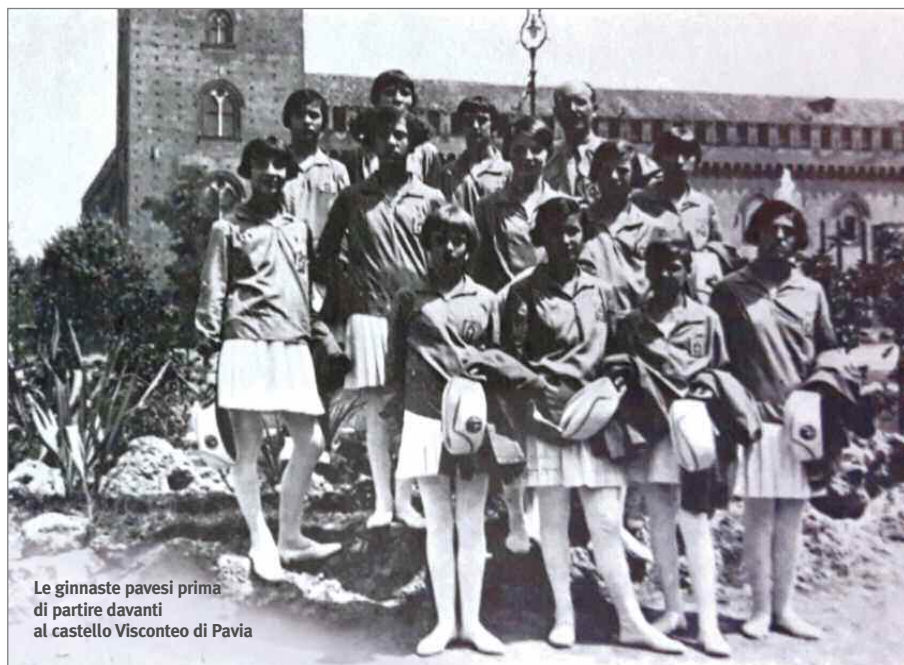


La squadra Olimpica Italiana inviata in Olanda da Lando Ferretti contava 171 uomini e 17 ragazze (ma in 25 non scesero in gara). Non si lesinò sull'abbigliamento: i maschi, oltre al costume di gara, vennero forniti di una divisa da riposo (camicia e cravatta azzurra, pantaloni bianchi e jersey a sei bottoni con stemma sabaudo, più una sbarazzina “bustina” di foggia militare); alle ragazze, tutte giovanissime, non si negò la civetteria di una cravatta e di un corto gonnellino a pieghe su castigate calze bianche. Considerato l'alto costo degli alloggi, la squadra (che raggiunse Amsterdam in treno) fu ospitata sul *Solunto*, che venne ormeggiato nel canale di Coenhaven. Una soluzione adottata anche



da USA e Finlandia. Le cabine della nave accolsero gli atleti e 47 dirigenti. Sulla banchina erano stati sistemati alcuni attrezzi per gli allenamenti, considerato che la nave distava cinque chilometri dal centro cittadino. Sulla casa galleggiante si viveva bene, ma gli orari erano rigidi: sveglia alle 06,00, pranzo alle 12,00 e cena alle 20,00, poi alle 22,30 tutti in branda.

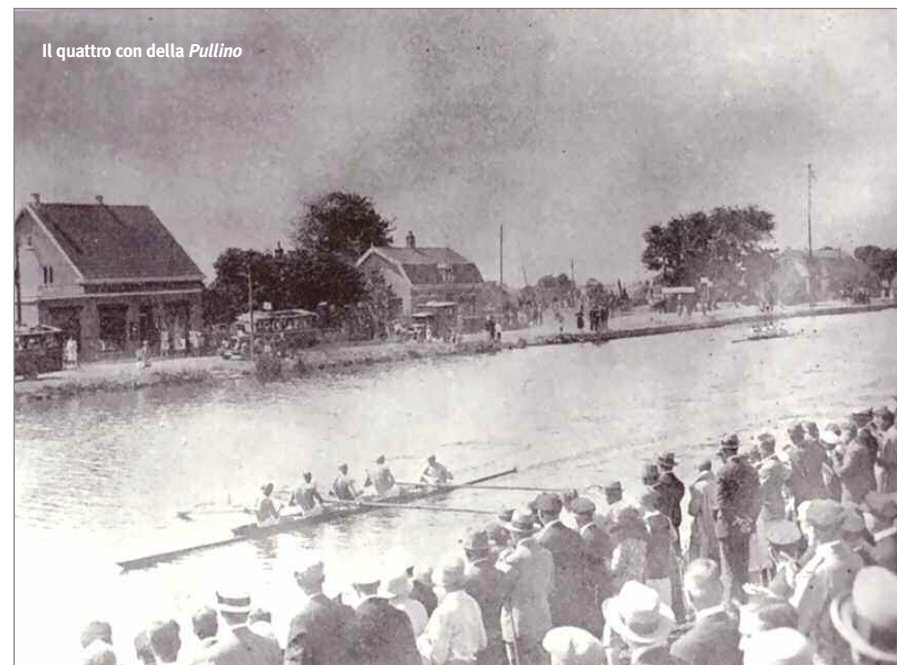
Il 28 luglio 1928 iniziò la nona Olimpiade, fra un tripudio di inni e bandiere. Nella famiglia olimpica vennero riammessi gli atleti della Germania (che erano stati esclusi anche nel 1924): nel conteggio delle medaglie i tedeschi furono superati solo dagli americani. Per la prima volta vennero nell'atletica leggera, ammesse a gareggiare le donne, fino a quel momento la Federazione Internazionale in linea con le idee di de Coubertin, che non avrebbe voluto donne ad Olimpia, lo aveva impedito. Gli olimpici italiani erano accompagnati da Lando Ferretti presidente del Coni, poi senatore nel 1963 con il Movimento Sociale Italiano. Malgrado le speranze, i risultati agonistici non risultarono pari alle attese, anche se il bilancio finale poteva contare su 19 medaglie (7 d'oro, 5 d'argento e 7 di bronzo), che collocavano gli azzurri, più o meno, nella stessa posizione di quattro anni prima. Ma sette ore non furono abbastanza per Mussolini, che rimosse Lando Ferretti.



Le ginnaste pavesi prima di partire davanti al castello Visconteo di Pavia

L'affermazione più apprezzata arrivò dal "quattro con" della *Pullino* d'Isola d'Istria. Quattro operai che, da neofiti e in poco più di un anno, riuscirono a vincere prima il titolo europeo e poi quello olimpico. Valerio Perentin 19 anni, Giliante D'este 18 anni, Nicolò Vittori 18 anni, Giovanni Delise 20 anni, e nessuno di loro aveva mai preso prima un remo in mano. Al timone Renato Petronio fondatore nel 1926 del

sodalizio remiero, suo presidente, segretario, consigliere, cassiere e allenatore. Il *Circolo Nautico Pullino* prese il nome dal sommergibile dell'irredentista Nazario Sauro, che a sua volta portava il nome di un altro eroe italiano della Grande Guerra: il tenente Giacinto Pullino. Nessuno riuscì ad opporsi ai ragazzini della *Pullino*, che sul canale olandese sferzato dal vento, non trovarono ostacoli degni di questo



Il quattro con della *Pullino*

nome sulla strada conducente all'oro olimpico. Nell'estate del 1975, l'affusolata barca che aveva trionfato ad Amsterdam venne ritrovata, abbandonata e malconcia, in un angolo del porto di Livorno. Da lì, restaurata venne trasportata al "Museo del Mare" di Trieste. Oggigiorno, l'*outrigger* salvato dall'oblio si culla, stanco, su quegli aurei ricordi, quasi di fronte a Isola d'Istria, che adesso si chiama Izola e non è più Italia.

Fece più tenerezza che sensazione, il secondo posto delle ragazze della "Ginnastica Pavese", prima squadra femminile che partecipò ad un'Olimpiade; bambine più che adolescenti, che riportarono a casa, con grazia, la nostra prima medaglia olimpica femminile. Le chiamavano "piccole pavesi", le atlete che, dopo aver ottenuto la qualificazione, rimasero chiuse un mese in una villa di Pallanza sotto la guida del professor Gino Grevi per allenarsi. Dormivano in una cabina della nave *Solunto* con pugili e schermidori, sorvegliate dalla portinaia della palestra detta "mamma Maria", si presentarono alla prova olimpica con la speranza di ottenere un buon piazzamento. E invece sorpresero tutti, ottenendo prima il terzo posto nella classifica provvisoria dietro Olanda e Gran Bretagna, e poi tirando fuori un geniale esercizio ideato dal professor Grevi con una complessa combinazione di spalliera, piani inclinati e tavoli ginnici, che le portarono all'argento. "Le olandesi" ha scritto Elio Trifari nella sua Enciclopedia

delle Olimpiadi, *più mature e formate, sono ovviamente ben viste dalla giuria*. Pazienza, la gioia sarà grandissima e le piccole pavesi al ritorno saranno festeggiate in un'affollatissima esibizione al teatro lirico di Milano. La loro fu la prima medaglia olimpica femminile della storia dello sport italiano. Avevano dagli 11 ai 17 anni: la più piccola Gina Giavotti (detta Popolo perché abitava nelle case popolari) con i suoi 11 anni e 302 giorni, resta la più giovane medagliata della storia olimpica, primato che non sarà mai battuto perché i regolamenti successivi stabilirono a 14 anni l'età minima per partecipare ai Giochi. Morì a 59 anni nel 1976. Queste ragazze si allenavano tutti i pomeriggi nella Palestra Civica di via Luigi Porta (ancora oggi sede della storica società Ginnastica Pavese); s'imposero nelle qualificazioni olimpiche di Pallanza e conquistarono il passaporto per Amsterdam. I loro nomi: Bianca Ambrosetti, Luigina Giavotti, Virginia Giorgi, Germana Malabarba, Clara Marangoni, Luigina Perversi, Diana Pizzavini, Anna Tansini, Carolina Tronconi, Ines Vercesi, Rita Vittadini, Lavinia Gianoni. Bianca Ambrosetti, morì a soli 15 anni di tubercolosi il 30 novembre 1928. La capitana Carla Marangoni invece, proseguì la sua carriera fino ai vent'anni. Amante del Ticino, passava le ore libere a remare. Appassionata di motori, fu una delle prime donne italiane a prendere non solo la patente di guida e a guidare una Fiat 600, ma anche quella nautica. Morì a



1928
Concorso Giannistico
Federale Militare della Vittoria.
Le Piccole Italiane di Pavia

Date
17 maggio / 12 agosto 1928

Nazioni presenti
46 (vincitori di medaglie: 33)

Atleti partecipanti
3014 (2724 uomini, 290 donne)

Apertura ufficiale (28 luglio)
S.A.R. Principe Hendrik di Olanda

Programma tecnico
16 sport, 109 gare

Medaglie assegnate
330 (111 Oro, 109 Argento, 110 Bronzo)

Membri italiani del CIO
on. Carlo Montù (dal 1913),
marchese Giorgio Guglielmi (dal 1919),
conte Alberto Bonacossa (dal 1925)

Presidente del CONI
on. Lando Ferretti

Capo delegazione
on. Lando Ferretti

Sede della delegazione
Piroscalo *Solunto*, ormeggiato
nel canale di Coenhaven

Alfiere della squadra
Carlo Galimberti (Pesistica)

Atleti italiani in gara
163 (146 uomini, 17 donne)

Riserve o non entrati
25

Medaglie vinte
19 (7 Oro, 5 Argento, 7 Bronzo)

Atleti italiani vincitori di medaglie
68 (56 uomini e 12 donne)

Pavia a 102 anni, il 18 gennaio 2018. È probabile che il Signore l'avesse scelta, lei, Capitana della squadra ai Giochi affinché potesse tramandare il più a lungo possibile, la "Leggenda delle piccole ginnaste pavesi", le prime a conquistare una medaglia olimpica nell'intero panorama dello Sport italiano al femminile, e scusare se è poco. Tornate in Italia furono ricompensate con una somma complessiva di 2.300 lire, raccolte con una sottoscrizione del Coni, e un libretto postale da 100 lire ciascuna, aperto dal Municipio di Pavia. Cinque delle 12 atlete olandesi che vinsero la medaglia d'oro erano di origine ebraica: Estella Agsteribbe, Helena Nordheim, Anna Polak, Elka de Levie, Judikje Simons. Durante l'occupazione nazista furono tutte deportate, spesso assieme ai figli ancora bambini nel campo di concentramento di Sobibor in Polonia, dove furono uccise nel 1943.

Quasi un romanzo

La storia e le esperienze militari del palombaro Andrea Penengo

Enrico Cernigoi - Storico navale e Socio del Gruppo di Torviscosa (UD)

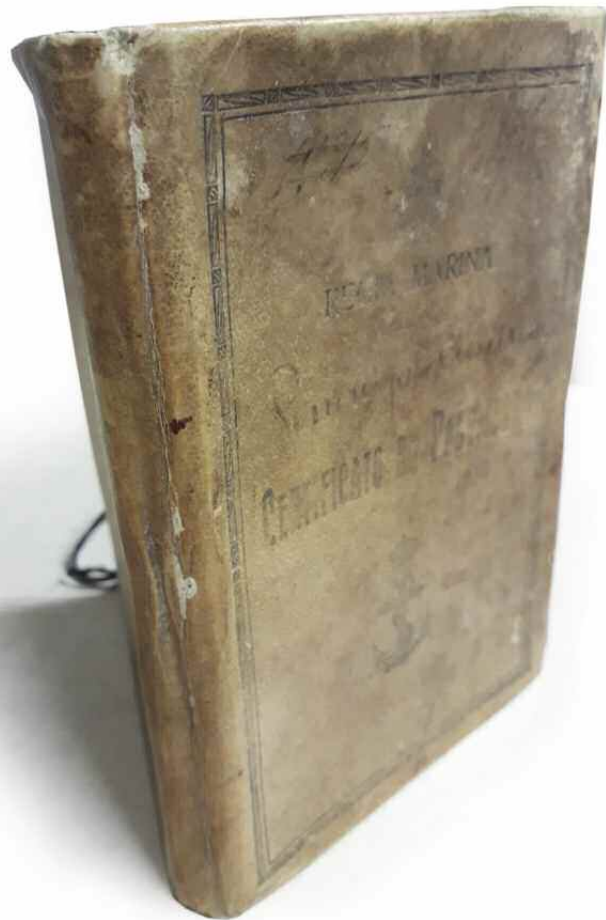
Sesso succede che da cassetti chiusi e dimenticati escano diari o documenti personali di antica memoria che riportano d'attualità situazioni e mondi ritenuti lontani. Ci sono poi degli oggetti gelosamente custoditi e aperti solo tra le mura domestiche, nell'intimità della famiglia, per ricordare persone care o legate alla nostra esistenza. In entrambi i casi, però, si tratta di piccoli frammenti che fanno parte della 'nostra' storia nazionale. Di quella storia in cui un ruolo non da poco viene svolto anche dai fogli matricolari militari che ci danno, nel freddo linguaggio burocratico, notizie scarse ed essenziali sui singoli individui e che sono così ermetici da rendere quasi inaccessibile il passato. Ma noi siamo quelli che siamo perché un passato ce l'abbiamo, e tutti questi documenti ne sono parte. Documenti che ci portano alla consapevolezza del passare del tempo, alla familiarità con ricordi di fatti, avvenimenti, storie di persone e di eventi, di battaglie lontane. In ultima analisi si tratta di oggetti materiali di memoria e di storia collettiva. Attraverso queste testimonianze abbiamo consapevolezza del passato che, nello stesso tempo, coesiste ed è distinto dal presente. Ciò che unisce il tempo andato con quello moderno è la perpetrazione della nostra specie; ciò che li distingue è la consapevolezza del tempo che passa. Tre sono le fonti della conoscenza del passato: la storia documentata, la memoria e le reliquie in-tese, queste ultime, come oggetti, residui di un periodo storico.

Il libretto matricolare di Andrea Penengo, rinvenuto recentemente, appartiene a quest'ultima categoria.

Certo, non rappresenta l'intero periodo storico in cui il proprietario è vissuto, ma ci illustra modalità operative del tempo e ci riporta al contesto storico di appartenenza. Sfolgiandone le pagine, infatti, troviamo notizie sul mestiere di un operatore degli abissi e sulla Prima Guerra Mondiale, elementi che, applicando la fantasia, potrebbero dar vita ad un romanzo storico.

La subacquea nasce come necessità lavorativa prima di divenire attività bellica e, infine, sportiva. Era praticata dai Fenici, come peraltro anche dai Greci, per la raccolta di spugne, coralli e frutti di mare; in senso lato, infatti, si possono definire i primi palombari della storia anche perché usarono la campana d'aria per lavorare in fondo al mare. Presso i Romani, padroni del Mediterraneo, quando assunse una grande rilevanza la protezione dei porti dalle incursioni e il danneggiamento delle navi nemiche nei loro rifugi, i palombari servivano per liberare dal fondo le ancore e recuperare armi od oggetti caduti in mare.

Nel 1665 un meccanico inglese, con l'aiuto della campana d'aria, riuscì a riportare alla luce dal fondo del mare tre cannoni appartenenti ad una nave dell'*Invincibile armada* affondata 77 anni prima. Leonardo da Vinci, il grande Leonardo, progettò una specie di scafandro. Agli albori dell'era industriale gli uomini vennero impiegati in massa nei lavori sott'acqua per la costruzione di moli e di ponti, i famosi 'cassonisti' i cui malanni spinsero prima Paul Bert e poi John Haldan ad affrontare i primi problemi di fisiopatologia iperbarica (embolia e decompressione). In ogni epoca quindi, vi era necessità di un'attività subacquea e vi si applicavano le tecniche allora conosciute. Il primo vero scafandro indipendente fu inventato dall'inglese John Smeaton nel 1788. Tutte le nazioni affacciate al mare provvidero, nel tempo, a fornirsi di tale strumento e non solo per scopi civili. Le Marine da guerra (allora si chiamavano così) dell'epoca provvidero ad istituire scuole per tali specialità e a creare un corpo specializzato per il recupero delle navi e specialmente dei sommergibili.



In Italia la prima Scuola Palombari venne istituita a Genova il 23 luglio 1849 su proposta del Generale Della Bocca, Ministro della Guerra e della Marina del Regno di Sardegna. In quel periodo, la Regia Marina ed il Paese disponevano già di un nucleo di persone capace di operare sotto la superficie del mare in compiti di carattere essenzialmente difensivo e tendenti al recupero delle merci e degli scafi affondati. Con la nascita dello Stato italiano, il 17 marzo 1861, si formarono anche le Regie Forze Armate che, divise in esercito e marina, si strutturarono sulle esperienze precedenti e sulle innovazioni che venivano progressivamente a migliorare la tecnologia. Nelle prime norme tecniche ed operative, emanate il 7 aprile 1884 dalla sesta Direzione Generale d'Artiglieria e Torpedini, era previsto che il certificato di palombaro doveva essere rilasciato dal Comandante della Nave Scuola Torpedinieri.

Accertata l'idoneità fisica, il marinaio di leva era inviato a bordo di questa Nave Scuola per frequentare il corso da torpediniere e svolgere gli esercizi da palombaro (Giampaolo Trucco, *L'evoluzione della Subacquea*, in *Notiziario della Marina. Repertorio su internet*).

Il 10 novembre 1910, la scuola Torpedinieri venne trasferita dalla nave alla sede della Difesa Marittima ubicata nel comprensorio del Varignano dove, da quel momento, vennero svolti i corsi ordinari e di perfezionamento. Come previsto dall'ordinamento dell'epoca, nell'ambito della scuola Torpedinieri veniva abilitato al servizio da Palombaro anche il personale delle altre categorie del Corpo Reale Equipaggi, attraverso lo svolgimento di corsi speciali. Cinque anni dopo l'Italia entrò in guerra contro l'Austria, l'atavica nemica. Penengo, probabilmente offrendosi volontario, dopo essere risultato idoneo sulla base degli accertamenti effettuati, in quell'anno venne inviato a Varignano a seguire il corso. Conseguito il brevetto nel mese di agosto dello stesso anno, fu inviato sul *Vettor Pisani* che fece prima base a Brindisi e poi a Valona fino alla fine del 1916. Nel mese di dicembre Penengo fu destinato al porto di Gaeta dove rimase fino alla fine della guerra. La sua storia si intreccia con le battaglie, con le navi che solcavano il mare alla ricerca del nemico, con la protezione dei porti, in ultima analisi con l'intera storia della subacquea.

Il romanzo storico, con la narrazione di vicende di personaggi del passato, è da

N. (1) 1924

Certificato da Palombaro

del

M. C. P. Penengo

M. ~~1958~~ 1958

R. Scuola dei Torpedinieri

Varignano li 31 luglio 1915

Il Capitano di Vascello
COMANDANTE

(1) Numero sotto il quale il certificato è registrato alla Scuola dei Torpedinieri.
(2) Grado, categoria, cognome, nome e numero di matricola.

4

SCUOLA DEI TORPEDINIERI

Certificato da Palombaro

Si certifica che (1) *L'all. C. P. M. C. Penengo* ha dato prova di saper lavorare da palombaro e di poter resistere alla profondità di metri venti e più, per cui, a norma delle vigenti disposizioni, gli viene concesso il presente certificato registrato al N. 1924 alla Regia Scuola dei Torpedinieri.

Il titolare è specialmente adatto a lavori da (2) *Mariniero*

e può fruire degli assegni spettanti per il servizio da palombaro.

Dalla Scuola dei Torpedinieri

Varignano li 31 luglio 1915

Il Capitano di Vascello
COMANDANTE

(1) Grado, cognome, nome e numero di matricola.
(2) Specificare quali lavori.

28

NOME della Nave o dello Stabilimento	LOCALITÀ	ORA		DURATA della immersione	Profondità
		della immersione	della emersione		
Proscapa	Valona	18.	21	2	5
Regina Elena	13-3-16				
Proscapa					
Regina Elena	14/3	18 13.30"	16 30"	3"	5

29

Specificazione del lavoro od esercizio eseguito	SOMME pagate.
Modo col quale il palombaro disimpegnò le sue attribuzioni	L. C.
Per servizio - Per fogliere dei cari - impiegati nelle eliche Si è comportato bene.	6
Il Commisario di bordo	
Per servizio - Per fogliere dei cari impiegati nelle eliche. Si è comportato bene.	8
Il Commisario di bordo	

sempre stato determinante per la conoscenza, sia pur limitata, della storia anche se il più delle volte la stessa viene ammantata di fantasia.

Se restiamo sul mare, il nostro ambiente, lo scrittore francese Jules Verne diede voce all'idea dell'immensità degli abissi nel suo famoso racconto fantascientifico *Ventimila leghe sotto i mari* pubblicato nel 1870. In quel romanzo il capitano Nemo attraversa su un sottomarino i mari del pianeta facendo molte osservazioni. I protagonisti del romanzo partecipano ad

una battuta di caccia, o meglio, ad un'escursione nelle foreste sottomarine di Crespo, nel Pacifico, indossando speciali scafandri. E furono proprio questi ultimi che accesero la fantasia di intere generazioni in un mondo in cui la tecnologia, sebbene in progresso, non offriva ancora all'uomo le odierne possibilità. Moltissimi furono gli uomini affascinati dal mare e dai suoi misteriosi fondali. È qui che la storia si fa romanzo e intreccia la fantasia con l'oggettività.

Relazione breve imbarco nave *Palinuro*

Christian D'ippolito, Maria Rosaria Larizza e Tony Portulano
Soci del Gruppo di Statte (TA)



Venerdì 4 ottobre 2019, riceviamo la chiamata che ormai aspettavamo da tempo. Il Segretario dell'associazione ANMI di Statte, Michele Frascella, ci comunica che noi, Christian D'ippolito, Maria Rosaria Larizza e Tony Portulano, eravamo stati scelti per il breve imbarco sulla Nave Scuola Palinuro della Marina Militare. Noi, proprio noi che stentavamo a crederci!

Un vortice di gioia, mista a sensazioni strane. Ansia e paura rimbombavano nella nostra testa, ma la voglia di scoprire questo nuovo mondo le sovrastava.

Il giorno 13 ottobre 2019, alle ore 17.00, ci siamo diretti verso la Nuova Base Navale, località Chiapparò, San Vito (TA).

Salutiamo tutti e ci dirigiamo verso la nostra nuova casa.

Sembravamo emigrati in cerca di fortuna con quei borsoni, forse, anche più grandi di noi. Dopo un'estenuante camminata ci ritroviamo dinanzi ad un maestoso veliero, il Palinuro.

Era come se ci stesse attendendo, con la stessa ansia e gioia che noi provavamo nell'ammirarla. Un cimelio che ha attraversato mari calmi e tempestosi, vecchia, ormai stanca, era dinanzi a noi, pronta però ad affrontare ancora una volta una nuova avventura.

Le prime ore sulla nave ci hanno dato modo di relazionarci fra di noi; in tutto eravamo 53, tra ragazzi e ragazze provenienti da ogni parte d'Italia. I primi ad averci accolto sono stati i nostri tutor: il Sig. Lecci, Alessandro, Maria e la Sig.ra Beatrice Lazzari.



Il primo giorno eravamo ancora impacciati in questo, per noi, nuovo ambiente, ma subito dopo il disormeggio ci siamo sentiti come una famiglia.

Eravamo in sintonia tra tutti, equipaggio incluso, che ci ha accolto, supportato e sopportato con professionalità ed esperienza nell'intera navigazione.

Una navigazione che non è stata molto semplice.

Attorno ad essa ruotava la disciplina, la forza e la determinazione, ma soprattutto la stanchezza sia mentale che fisica.



Prima della partenza, fissata alle ore 13.00 del giorno 14 ottobre, siamo stati divisi in 3 gruppi e ad ognuno di essi sono stati affidati dei turni di lavoro con compiti prestabiliti: lavanderia, cucina, scorta, vedetta, guardia-cassero, timoniere e carteggio.

Pur essendo immersi in un contesto militare, rigido e ordinato, non mancavano di certo attimi di forti emozioni, che ricordiamo tutt'oggi nella nostra quotidianità, come l'Ammaina Bandiera al calar del sole con lettura della "preghiera del marinaio". Consiste in una preghiera, recitata da un membro dell'equipaggio, rivolta a Dio in cui si chiede protezione e sostegno per il nostro popolo, che è vegliato dai marinai, da chi naviga in mezzo a mari incerti affrontando missioni rischiose. Benedici! Finiva così quel momento poetico, così pieno di emozioni.

Cominciammo ad accorgerci che il tempo stava scorrendo in fretta, perciò capimmo che dovevamo goderci ogni attimo di quell'esperienza fino all'ultima goccia e vivere quelle sensazioni che non tutti nella vita hanno la fortuna di provare.

Circondati dal mare profondo, pieno di colori diversi e da quell'odore; meglio, quel profumo di mare che tutti i giorni eravamo soliti sentire. E poi i rumori della vita di bordo, le voci dell'equipaggio, dei nostri compagni, della Rete Ordini Collettivi che indicava ordini.

Circondati dal cielo, luminoso e avvolgente di giorno e buio, profondo di notte; dove stagliano i colori intensi del tramonto e i meravigliosi, numerosi corpi stellati della sera.



Dopo 7 giorni di navigazione in mare vediamo dinanzi a noi La Spezia, il nostro porto di arrivo; stiamo per toccare terra. L'emozione di tutti noi è un contrasto tra la felicità di tornare alla nostra vecchia vita e il dispiacere di abbandonare tutto questo.

Il tempo è tiranno, e noi tutti non eravamo pronti a lasciare il ricordo di questa nave che col passar dei giorni è diventata come una seconda casa.

La campagna era terminata, vedevamo tutto l'equipaggio in festa, la gioia si percepiva nei loro occhi, non solo per l'ennesima avventura terminata, ma perché avrebbero potuto, da lì a pochi attimi, finalmente rivedere i propri cari.

Così quest'esperienza è giunta al termine, tra abbracci, saluti e qualche pianto nascosto. Ma speriamo tutti insieme in un arrivederci e non in un addio.

Ringraziamo la Nostra scuola, l'I.T.I.S. "Amaldi" di Statte (TA), l'associazione dei Marinai d'Italia e i suoi componenti, i nostri compagni che sono stati parte integrante della nostra vita a bordo, i nostri tutor, l'equipaggio, indispensabile, che ci ha accompagnato e istruito in questo magnifico viaggio, ma soprattutto ringraziamo Lei, la nostra guida nel mare, la nostra seconda casa, affascinante nella sua imponenza, saggia, antica, il nostro veliero: il Palinuro.

Siamo consapevoli che tra meno di un anno sceglieremo il percorso di vita da intraprendere, perciò, che il vento sia a favore delle nostre vite, "FAVENTIBUS VENTIS"!

■ ■ ■

Caspita che murata!

Dario Bilotti - Socio del Gruppo di Carmagnola (TO)

Caspita che murata! Ma guarda un po', il barcarizzo è sul lato sinistro; ero abituato a salire da poppa. È grande la nave, direi enorme, chissà se riuscirò ad abituarci alle sue dimensioni. Tutto questo mentre mi avvio lungo il pennello per imboccare il barcarizzo. Salita la lunga scaletta che conduce al corpo di guardia della nave e consegnati i documenti posso finalmente posare per terra gli zaini. Il Capoguardia smarca sul giornale di chiesuola "Visto imbarcare Sc. EM/RDT/ST Bilotti Dario, matr. 68V0916T", poi chiama il piantone e mi fa accompagnare in tutti i locali di bordo (segreterie, casermaggio, quadrato, luogo di lavoro, ecc.), necessari ad espletare le pratiche per un nuovo membro dell'equipaggio. Il giovane aspetta pazientemente fuori dalla segreteria reparto quindi mi accompagna su, in quella che sarà la mia ADT (Apparecchiatura per la Direzione del Tiro). Giro il volano e mi trovo davanti Vincenzo che stupito mi saluta con il classico "ciao Frà non sapevo che ti avessero destinato qui, vieni che ti presento tutti".

Così iniziò una nuova avventura, sul *Veneto*, vanto della nostra cantieristica. Lungo i corridoi che erano praticamente dei salotti tirati a lucido ogni particolare destava ammirazione, tutti gli spazi erano dilatati e



nuovamente la paura di trovarmi spaesato davanti a cotanta bellezza mi metteva apprensione. Ma la vicinanza dei "Frà di Corso" fu la giusta medicina per quietarla. Fortunato nel ritrovare le stesse apparecchiature elettroniche del *Carabiniere* non rimase altro che impadronirmi del mio mondo. E venni a conoscenza di grandi personaggi per la loro storia pregressa: il Comandante, che durante il secondo conflitto mondiale era al comando di una Unità Navale, ufficiali dalle grandi capacità che mostravano già la predisposizione alla levatura professionale oppure altri che celavano sotto la loro bonarietà una grande capacità nei rapporti umani verso i sottoposti con la giusta dose di attitudine

al comando; come sottufficiali di grande esperienza e con grande carisma. La promozione fu un qualcosa in più, senza che questo comunque variasse il mio carattere. Ma mare e ancora mare era ciò che desideravo per dimenticare momentaneamente l'amore lasciato a Torino. Navigazioni con relative soste in porti italiani come Venezia, Genova, Messina, Napoli, Trieste, Augusta e Gaeta ed esteri come Tunisi, Valencia, Cartagena, Tolone. Franchigie in posti che probabilmente non avrei mai visitato altrimenti. Esercitazioni mirate e belle soddisfazioni per aver ottenuto ottimi risultati. Non amavo Taranto, ma poco alla volta imparai a discernere tra le presunte cattiverie della popolazione dettate da una non sempre buona condotta dei tanti marinai che lì erano destinati e il bello che la città offriva. E il risultato fu che mi adattai alla situazione e cercai di gestire felicemente la mia vita. Le soste alla base in Mar Piccolo non furono mai lunghe e in fin dei conti desideravo quello che volevo era solo di continuare a navigare. Capito di incontrare per mare il mio primo amore, il *Carabiniere*; continuavo a vederlo con grande affetto; si anche con nostalgia, ma una frase di mio padre rimastami in mente recitava così: «al marinaio è concesso il ricordo, non il rimpianto. Guardare sempre a prora, mai volger lo sguardo a poppa».

La accettai come un dogma. Fu inattesa, come sempre, la crociera in Sud America. Sarei transitato nuovamente

nelle acque di Gibilterra e questa volta, diretto a Ovest, avrei attraversato l'Atlantico. Nuove sensazionali visite e conoscenze di altri popoli molto più simili al nostro. Emozioni nel ritrovare comunità di Italiani che con le lacrime agli occhi rimembravano il Paese natio; emozioni nel vedere quella meravigliosa natura; commozione nell'apprendere anche le bruttezze di quel mondo, tanto da farmi ammettere che il mio Paese era sempre il più bello.

Ma il ritorno in Patria mi smosse nuovamente dall'intimo la solita domanda: "quando ripartiremo?" Ormai abituato alla nuova casa, ai compagni, al senso di onore che mi sentivo addosso facendo parte dell'equipaggio della nave ammiraglia della Squadra Navale, cominciai a pensare ancora più profondamente al futuro. L'acquisizione del vestiario da Sottufficiale non fu altro che un riconoscimento della carriera, ma neppure questo cambiò il mio modo di rapportarmi con i compagni.

Una domanda mi assaliva sempre più spesso: sarei stato in grado di capire, qualora la mia determinazione si fosse scontrata con le due anime di cui disponevo, cioè continuare a vivere una vita che mi dava tanta soddisfazione o mollare gli ormeggi per navigare verso un approdo borghese carico di incognite? Avrei avuto la forza di decidere quale via intraprendere?

Era un bel dilemma. Cominciai ad accettare l'imbarco su quella prestigiosa Unità Navale perché comunque mi sentivo appagato, l'amicizia che si era creata travalicava ogni aspetto negativo e ciò mi permise di sopportare la lontananza da casa come fosse lo scotto da pagare per vivere la vita che mi ero scelto, essendo a conoscenza che non si ottiene nulla senza dover dare.

Quando finalmente trovai la giusta collocazione del mio essere all'interno di quello splendido ingranaggio cominciai ad accettare Taranto come un "buon porto". Ma un nuovo F.O.M. (Foglio Ordini Ministeriali) mi ordinò di sbarcare. Unica nota positiva, il fatto di tornare a La Spezia, più vicino quindi all'amore mai scordato. Ero ancora indeciso sul congedo e questo riavvicinamento, paradossalmente, mi avrebbe condizionato ancora più la vita? Addio *Vittorio Veneto*, o arriverdoci. Chissà. Nave *Impetuoso* mi attendeva. Ma questa è un'altra storia...

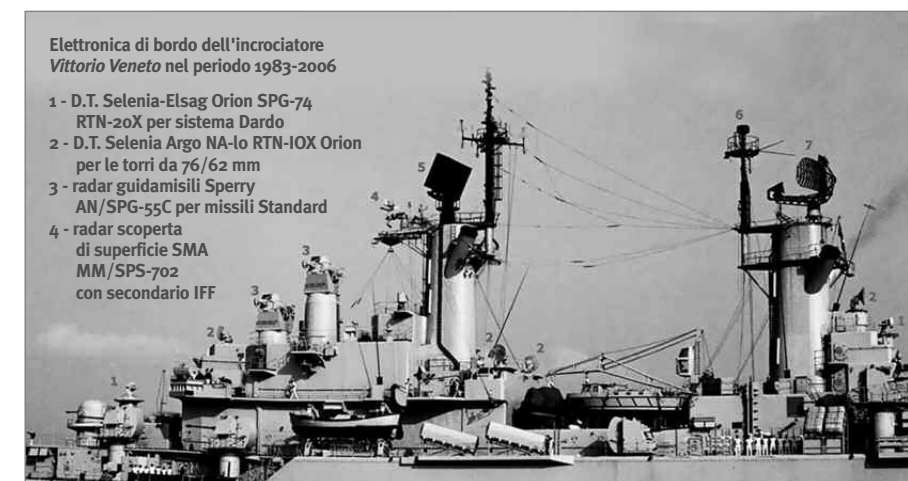


Vittorio Veneto, Impetuoso e Margottini



Elettronica di bordo dell'incrociatore Vittorio Veneto nel periodo 1969-1980

- 1 - Direzione di Tiro Selenia Argo NA-10 con radar Orion RTN-10X
- 2 - radar scoperta aeronavale bidimensionale Lockheed Electronics AN/SPS-40
- 3 - antenna TACAN
- 4 - radar tridimensionale scoperta aerea Hughes AN/SPS-52
- 5 - radar di navigazione e scoperta di superficie SMA MM/SPQ-2B
- 6 - radar guidamissili Sperry AN/SPG-55A per missili Terrier



Elettronica di bordo dell'incrociatore Vittorio Veneto nel periodo 1983-2006

- 1 - D.T. Selenia-Elsag Orion SPG-74 RTN-20X per sistema Dardo
- 2 - D.T. Selenia Argo NA-10 RTN-10X Orion per le torri da 76/62 mm
- 3 - radar guidamissili Sperry AN/SPG-55C per missili Standard
- 4 - radar scoperta di superficie SMA MM/SPS-702 con secondario IFF



Il Vittorio Veneto

Marine militari a giro d'orizzonte

Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale



Il sottomarino *Romeo Romei* della Marina Militare fotografato alla Spezia e che è una delle unità che hanno partecipato all'esercitazione NATO "Dynamic Manta 2020" (NATO)

Aniché ricordare i principali accadimenti avvenuti nelle forze navali di tutto il mondo, questo mese iniziamo il nostro giro d'orizzonte parlando di un importante evento addestrativo condotto ogni anno dalla NATO nel Mediterraneo e in cui la Marina Militare è sempre protagonista. Si tratta dell'esercitazione "Dynamic Manta", la cui edizione del 2020 si è svolta dal 24 febbraio al 6 marzo, soprattutto nel Mar Ionio. Nota con l'acronimo DYMA 2020 e una delle esercitazioni annuali di maggior rilievo dell'Alleanza Atlantica, l'obiettivo principale dell'evento è di garantire la costante interoperabilità tra forze aeree, di superficie e subacquee nella lotta contro i sottomarini potenzialmente avversari. Quest'anno, la "Dynamic Manta" ha visto impegnati cinque sottomarini a propulsione nucleare e convenzionale provenienti da Francia, Grecia, Italia e Turchia, operanti sotto il controllo del NATO Submarine Command (in gergo COMSUBNATO) e sette unità di superficie appartenenti alle Marine di Canada, Francia, Grecia, Italia, Spagna, Stati Uniti e Turchia; le forze aeree hanno invece compreso sette velivoli da pattugliamento marittimo e otto elicotteri provenienti da Canada, Francia, Germania, Italia, Turchia, Regno Unito e Stati Uniti e operanti dalla base di Sigonella (nei pressi di Catania) i primi e dalla Stazione Elicotteri di Catania i secondi. Il controllo degli aeromobili è stato a cura del NATO Maritime Air Command (COMAIRNATO).

La condotta in mare dell'esercitazione è stata affidata al contrammiraglio Paolo Fantoni della Marina Militare, imbarcato per l'occasione sulla fregata *Carabiniere* e temporaneamente al comando dello Standing NATO Maritime Group 2/SNMG 2, uno dei due gruppi navali permanenti di superficie dell'Alleanza Atlantica. Oltre al *Carabiniere*, la partecipazione della Marina Militare ha riguardato i sottomarini *Salvatore Todaro* e *Romeo Romei* e le macchine ad ala rotante del 3° Gruppo Elicotteri, di base nella Stazione Elicotteri di Catania. L'Italia ha inoltre assicurato il supporto logistico alle forze aeronavali partecipanti a DYMA 2020, attraverso la base navale di Augusta e la già citata base aerea di Sigonella.

Da parte sua, la Marina Militare è impegnata a tutto campo, compresa la partecipazione all'operazione "Atalanta", condotta nel Golfo di Aden a cura della forza navale sotto bandiera dell'Unione Europea (EUNAVFOR). La fregata *Carlo Bergamini* ha lasciato il porto di Taranto e dal 15 febbraio ha iniziato il pattugliamento nelle aree d'interesse e nei corridoi di transito del naviglio mercantile, al fine di prevenire e contrastare, in collaborazione con le altre forze navali presenti nell'area, la pirateria marittima. Decisa dal Consiglio Europeo nel novembre del 2008, l'operazione "Atalanta" è, di fatto, la prima operazione militare a carattere marittimo a guida europea e il suo scopo è il contrasto alla pirateria

nell'area del Corno d'Africa, principalmente nel Golfo di Aden e nelle acque prospicienti le coste somale: il fenomeno, ormai in atto da circa 15 anni, continua a rappresentare una minaccia per la libertà di navigazione del traffico mercantile e, in particolare, per il trasporto degli aiuti umanitari del World Food Programme. All'operazione partecipano velivoli e unità navali dislocati nell'area per la sorveglianza e il riconoscimento di attività sospette riconducibili al fenomeno della pirateria: in collaborazione con altre unità navali estere, la fregata *Bergamini* sarà impegnata nell'Oceano Indiano fino al prossimo mese di giugno.

Rimanendo nel teatro europeo, da segnalare la firma del contratto per una nuova unità da supporto logistico per la Marina olandese. L'entrata in servizio della nuova unità - battezzata *Den Helder* - è prevista per il secondo trimestre del 2024 mentre la piena operatività sarà raggiunta dopo circa un anno. L'unità sarà costruita dai cantieri Damen in Romania con allestimento finale presso i cantieri olandesi situati nella stessa località da cui la nave prende il nome, con la partecipazione di oltre un centinaio di fornitori olandesi sotto l'egida della società contrante Damen e l'ente governativo olandese per l'approvvigionamento di materiali militari.

Secondo quanto emerso da una riunione svoltasi alla fine del 2019 nello Stato Maggiore della Marina russa, nel 2027 la consistenza numerica delle unità combattenti d'altura sarà ridotta in maniera significativa e nonostante l'ingresso in linea di almeno sei fregate classe "Admiral Gorshkov" e di almeno una realizzata in base al Project 22350M. Al termine del programma decennale per gli armamenti navali relativo al periodo 2018-2027 si prevede che la portaerei *Admiral Kuznetsov* e l'incrociatore lanciamissili a propulsione nucleare *Admiral Nakhimov* rimangano in servizio, mentre il *Pyotr Velikiy* (gemello del *Nakhimov*) e forse gli incrociatori lanciamissili *Moskva* e *Varyag* dovrebbero essere sottoposti a interventi di ammodernamento e grande manutenzione dai risultati dubbi. Nonostante queste previsioni

apparentemente positive, la Marina russa nutre non poche preoccupazioni per i ritardi che affliggono le unità di nuova costruzione, per le quali si allungano i tempi necessari all'esecuzione delle prove. L'acquisizione di nuove infrastrutture cantieristiche in Crimea e le attività in corso in quelle situate nelle regioni orientali del paese riguardano capacità costruttive riguardanti naviglio di ridotte dimensioni, uno scenario che implica una velata rinuncia alla realizzazione di nuove unità combattenti con capacità oceaniche vere e proprie, bilanciata in qualche modo con la realizzazione di unità subacquee a propulsione nucleare e convenzionale.

Spostandoci nella regione mediorientale, importanti novità per la Marina del Qatar e per i suoi legami con l'industria cantieristica italiana. Il 27 febbraio 2020 si è infatti svolto nello stabilimento Fincantieri del Muggiano il varo tecnico della corvetta *Al Zubarah*, primo esemplare di una classe di quattro navi realizzata in base a un contratto che prevede anche la costruzione di numerose altre categorie di naviglio. La corvetta, che sarà consegnata nel 2021, sarà in grado di assolvere a molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare alle funzioni tipiche di una nave da guerra. Lunga circa 107 metri e larga 14,70 metri, la *Al Zubarah* sarà dotata di un sistema di propulsione combinato diesel e diesel (CODAD), potrà raggiungere una velocità massima di 28 nodi e ha spazio a bordo per alloggiare 112 persone. Inoltre l'unità potrà impiegare gommoni veloci RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) imbarcandoli tramite una gru laterale e una rampa situata all'estrema poppa. Il ponte di volo e l'hangar saranno attrezzati per accogliere un elicottero "NH90". Proseguendo verso oriente, vi è stato un evento significativo per la Marina di Singapore, che nel corso di una cerimonia tenutasi alla fine di gennaio presso la base navale di Tuas ha potuto mettere in servizio le tre ultime unità classe "Independence", pattugliatori d'altura denominati Littoral Mission Vessel/LMV. Le tre unità sono il *Fortitude*, il *Dauntless* e il *Fearless* che, assieme alle prime cinque, sono state consegnate dopo quattro anni e mezzo dal varo del primo esemplare.

Attraversando l'Oceano Pacifico e gli Stati Uniti, sulla costa orientale del continente ha avuto luogo un evento doppiamente importante. La seconda portaerei a propulsione nucleare della classe "Ford" è stata battezzata *John F. Kennedy*, diventando la seconda a portare il nome del 35° presidente degli Stati Uniti e caratterizzata dal distintivo ottico CVN 79. In ricordo dell'anniversario dell'attacco aereo giapponese alla flotta americana di base a Pearl Harbour (avvenuto il 7 dicembre 1941) l'evento ha avuto luogo il 7 dicembre 2019 nei cantieri Newport News Shipbuilding, in Virginia: la madrina del varo è stata la figlia del defunto presidente Kennedy, Caroline Bouvier Kennedy, ex-ambasciatrice americana in Giappone, che all'età di nove anni aveva fatto da madrina anche alla prima portaerei *Kennedy*, a propulsione convenzionale e con distintivo ottico CV 67. Varata il 16 dicembre, l'unità si trova adesso in allestimento, un'attività che dovrebbe concludersi nel 2021, a cui seguiranno, l'anno dopo, le prove in banchina e in mare propedeutiche alla consegna. Poco tempo dopo il varo della *Kennedy*, l'US Navy ha annunciato che la quarta portaerei della classe "Ford" sarà battezzata *Doris Miller* per onorare l'eroico comportamento di questo marinaio, semplice addetto alla mensa, imbarcato sulla corazzata *West Virginia*, durante l'attacco nipponico a Pearl Harbor.



Immagine al computer della nave polivalente da supporto logistico *Den Helder*, di prossima realizzazione per conto della Marina olandese (Damen)



La nuova portaerei a propulsione nucleare *John F. Kennedy*, secondo esemplare della classe "Ford", ripresa dopo il varo avvenuto il 7 dicembre 2019 (HII)



Carlo De Riso
QUEI MISTERI IRRISOLTI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
Editore IBN
(Istituto Bibliografico Napoleone)
2017 - Roma

L'autore è ben noto ed esperto giornalista, con una particolare inclinazione alla storia contemporanea che, si legge bene fra le righe, lo appassiona e coinvolge fino a fargli prendere la penna e scrivere con passione. In quest'opera si addentra in un'operazione di sicuro richiamo e grande interesse per tutti coloro che seguono gli avvenimenti cruciali della Seconda Guerra Mondiale, ritenendoli fondamentali per conoscere quanto poi avvenuto e ricostruire finanche il tessuto dell'attualità. De Riso ha scelto e catalogato episodi ed argomenti tra i più dibattuti e certamente non solo non chiariti all'epoca ma contenenti elementi di così grande importanza da costituire ancor oggi ampio terreno di indagine documentale, per spazzare via ogni possibilità di illazione, che sia benevola o ancor peggio malevola. Sono trascorsi più di settant'anni dalla fine di quel conflitto (il prossimo anno celebreremo il 75°, un lasso di tempo che giustificerebbe ormai un'inesorabile obsolescenza storica) e non sono bastate intere biblioteche di studi, memoriali, saggi per stabilire cause, andamenti e conseguenze con quella precisione storica che ci si attenderebbe dall'utilizzo di moderni strumenti di indagine. Le zone d'ombra, le possibili alternative ed interpretazioni, le segretazioni ancora vigenti forniscono ampi spunti per interrogazioni e dubbi sulla validità delle tesi finora esposte. Con un'esposizione chiara, lineare e semplice, l'autore ben documenta e cataloga una serie di vicende che rientrano nel chiaro-scuro della storia. A noi italiani, adusi a dare la patente di asso-

luta credibilità a scrittori stranieri, non dispiacerà certo rivisitare, per esempio, le questioni spinose del blocco navale nell'immediato anteguerra (che, se fossero andate come si è sempre creduto, non avrebbero certamente meritato specifici articoli di esonero nel diktat), oppure la querelle sul ruolo giocato dall'Ammiraglio Franco Maugeri, insignito dagli Americani della "Legion of Merit" per gli eccezionali servizi resi alle forze navali alleate "durante" e dopo la guerra, oppure ancora la "strana" e incontrollata fuga a Pescara del Re e degli alti comandi militari. Rileggere di tutti questi e di tanti altri "misteri irrisolti" è lettura piacevole e intrigante, che fornisce amplissimi spunti di riflessione e induce a maggiormente approfondire, a non accontentarsi della vulgata, a richiedere che si faccia luce, dopo tanti anni e dopo tanti guai che ne derivarono alla Nazione.

Insomma, un'opera che trovo di grande interesse per tutti, di ampio spettro, di fluida lettura: i misteri rimangono irrisolti ma almeno non giacciono inesplorati.



Roberto De Censi
IL PIROSCAFO SAN SPIRIDIONE
Dal diario di un Ardito
a una strage dimenticata
Nane Edizioni

Ringrazio di cuore, oltre doverosamente all'autore che mi ha chiesto la presentazione, l'editore di questo libro, il "nostro" socio Gianni Milano, sempre sensibile alle cose di mare ed al richiamo degli avvenimenti che sul mare o sotto il mare sono accaduti. È questo un libro che nessun marinaio dovrebbe perdere, in primo luogo perché parla di cose di mare e ogni marinaio conosce spirito, terminologie, atmosfere e caratteri molto meglio di ogni "bipede terrestre". Poi, le tragedie di mare, con

vascelli che esplodono ed affondano, con capitani che si inabissano col proprio bastimento, hanno ancora quell'aura di romantico mistero che accende le fantasie umane. Gli uomini di mare vivono tutta la loro vita a contatto con questi aloni, ne assorbono le realtà e le sfumature, come il sudovest le gocce della pioggia. Se poi questi accadimenti, affrontati col piglio dello storico investigatore, si scoprono avvolti da ritrosie a parlarne, volontà di nascondere, connivenze per metterle a tacere, ecco allora che si risveglia la naturale voglia del marinaio di ricercare e dire la verità sempre, anche a costo di fare o farsi male, perché è solo dall'analisi spietata degli errori che il giovane marinaio che ci "rileverà" di guardia in plancia, sia essa di una nave o della vita o dello Stato, potrà trarre benefica lezione. Questa mirabile opera mi ha affascinato sin dal primo momento in cui ne sono venuto a contatto, ricevendo Roberto De Censi, l'autore, col suo incrollabile bagaglio di fede e di entusiasmo, ancora alla ricerca delle prime informazioni: un piroscafo, di piccolo dislocamento e cabotaggio, ignoto ai più, improvvisamente diviene protagonista di un "giro", forse molto più grosso e complicato, per poi sparire in maniera tragica, con il mare di casa che gli si richiude sopra ma, ancor peggio, con l'oblio generale che ne vorrebbe annullare anche il ricordo. Ma il diavolo fa le pentole ma non i coperchi: l'autore, pronipote ed omonimo di "uno che c'era", leggendone il diario di guerra vuole sapere, non si arrende, scava negli archivi, chiede ai parenti dei superstiti, riporta alla luce vecchie fotografie e ricostruisce, rimette i pezzi del puzzle al loro posto, ridà vita e sembianze alla prua, alla poppa, al fumaio, alle paratie e, con esse, ai veri protagonisti, quei passeggeri e quell'equipaggio che ebbero la sola sfortuna di essere nel posto sbagliato al momento sbagliato. Un mistero, all'altezza di Poirot o Maigret. E l'autore, sintesi moderna dei due celebri detectives, con instancabile lena e voglia di sapere, qui ha raccolto il frutto della sua paziente, accanita ricerca. La certezza non è di questo mondo, ma l'oblio non è giustizia e dunque accogliamo con grande soddisfazione i suoi dubbi, le sue considerazioni, le sue supposizioni: sono anche le nostre e sono talmente coinvolgenti che saranno certamente anche quelle dei lettori. Una nave col suo carico, i suoi uomini, la sua



Stefano Savino
1944: LA DECIMA MAS A LITTORIA
Herald Editore Roma

L'autore, già Ufficiale Medico presso COMSUBIN (Comando Subacquei e Incursori), evidenzia il suo grande interesse per la storia ed in particolare per quella della Marina. Questo suo volume tratta delle vicende del battaglione della Fantezia di Marina della X MAS "Barbarigo" sul fronte di Littoria nel 1944. Fra tante opere scritte su quella formazione militare, questa merita poiché evidente frutto di accurati studi, ricerche in loco, interviste con i reduci, incursioni negli archivi pubblici e nelle carte dei privati, approfondite ricognizioni e controlli sui luoghi della battaglia. Appassionato cacciatore di cimeli, l'autore riesce nell'impresa non sempre scontata di armonizzare testi e illustrazioni in maniera conseguente e accattivante, così da rendere la lettura non solo piacevole ma continua e scorrevole. Lungi dall'essere un libro di apologia, è semmai permeato di accorata voglia di non dimenticare questi "ragazzi" italiani, con un ideale nel cuore. Un'opera snella, assai ricca di foto talora inedite, che vuole contribuire alla ricerca della verità e pertanto da accogliere fra quelle testimonianze che, a distanza di oltre settanta anni dagli eventi, apportano un valido, documentato contributo.

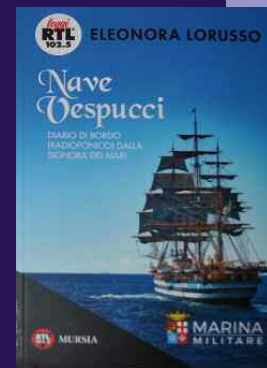
storia, è come se tornasse alla vita, fino a ripercorrere, ancora una volta, quel "fatal" Canale della Giudecca. Onore a chi ha voluto rimettere "a galla", all'attenzione degli uomini di oggi e, soprattutto, di domani, questo San Spiridione, una nave che, come tutte le navi di questo mondo, oltre al ferro che le cinge, ai motori che fanno girare gli assi delle eliche, ha un cuore ed un'anima. I marinai lo sanno, le ricordano e le rispettano.



La Signora dei Mari a Monopoli

Mino Laghezza
DR per la Puglia Settentrionale - Basilicata

Il Gruppo ANMI di Monopoli, presieduto da Martino Tropiano, col Patrocinio della Civica Amministrazione, ha organizzato a "La Rendella", sabato 15 febbraio 2020, la presentazione del volume "Nave Vespucci - Diario di bordo (radiofonico) dalla Signora dei Mari", edito da Mursia - RTL 102,5. Erano presenti l'autrice, Eleonora Lorusso, l'ex-Comandante della nave capitano di vascello Stefano Costantino e il contrammiraglio Angelo Castiglione della Presidenza Nazionale. Il Delegato Regionale Mino Laghezza, animatore dell'incontro, ha introdotto il pubblico nello spirito dell'opera libraria spiegando il significato che l'iniziativa ha per i Marinai d'Italia: promotori da sempre della cultura marinara ed ispirati dal motto "Non chi comincia ma colui che persevera". Per l'Amministrazione Comunale è intervenuta l'assessora alla Cultura avv. Rosanna Perricci, che ha espresso il saluto e l'apprezzamento per la manifestazione anche da parte del sindaco Angelo Anese, sottolineando, in particolare, l'impegno costante di Mino Laghezza per le attività culturali; per l'Associazione, a nome del Presidente Nazionale, un breve cenno di saluto da parte del Consigliere Nazionale ammiraglio di squadra Michele de Pinto. Hanno partecipato altresì: per l'Amministrazione Comunale, il vice sindaco Alessandro Napoletano e il Consigliere Antonio Rotondo; per la Marina Militare il 1° maresciallo Francesco Fontana dell'Ufficio Circondariale di Monopoli e il capitano di corvetta Sebastiano Carbonara di COMFLOTSOM Taranto; per l'ANMI i Presidenti ed una rappresentanza dei Gruppi di Monopoli, Polignano, Mola, Bari con Nastro Verde, Manfredonia e Fasano. L'evento ha testimoniato ancora una volta l'attrattiva e il fascino che il Vespucci esercita nell'immaginario collettivo: per due ore intense la Biblioteca Civica Prospero Rendella di Monopoli, espressione piena del Manifesto UNESCO delle Biblioteche, ha dato al pubblico la possibilità di salire virtualmente a bordo del "veliero più bello del mondo" attraverso il libro di Eleonora Lorusso e l'esperienza del comandante Costantino, chiamati a raccontare anche dai presenti che hanno posto loro tante domande.



Alcuni dei messaggi whatsapp ricevuti dall'autore dopo l'evento:

Pierantonio M. (commercialista)

Bellissimo evento, a lunghi tratti fortemente emozionante! Complimenti.

Angela D. (imprenditrice)

Il Comandante Costantino e la Lorusso ci hanno riportato la vita di bordo e le esperienze vissute. Ho rilevato che esiste un "modello Vespucci" che riguarda la preparazione degli allievi alla professione e alla vita. Magari si potesse adottare in altri ambiti sociali e nella scuola.

Loredana C. (consulente finanziario)

Una serata in cui storia, emozioni e suggestioni si sono unite alla realtà di chi vive direttamente o di riflesso la vita sul mare perché ha accanto un uomo della Marina Militare, come nel mio caso. Un bel momento di condivisione.

Francesca L. (casalinga)

Bellissimo! Ho notato il particolare espressivo dell'Ammiraglio Castiglione quando, da ex ufficiale in servizio, si interfacciava col Comandante e con l'Autrice indagando con soddisfazione su fatti di vita da lui vissuti.

Vincenzo L. (ingegnere)

Sono stato a bordo del Vespucci per un breve imbarco ANMI; è stata l'occasione per rivivere i ricordi di un'esperienza davvero unica, fatta di lavoro, divertimento e spirito cameratesco.

Sabina C. (professoressa)

L'incontro per chi, come me, aveva sentito parlare solo superficialmente del Vespucci, è stato un'occasione preziosa per conoscere un pezzo della nostra storia. Dalle parole dell'Ammiraglio, la nave scuola "più bella del mondo", mi è parso il luogo dove i giovani marinai imparano, prima che a navigare, a vivere, "sentendo" le leggi del mare che prescrivono, tra le altre cose, di non lasciare nessuno indietro.

Angela L. (ricercatrice universitaria)

Storia e divulgazione nell'opera di Eleonora Lorusso. E questa volta, la radio -dalla Nave- non è stata soltanto il mezzo rapido ed efficace di comunicazione: ha raccontato memorie, aneddoti, fatti e persone che hanno costituito il vissuto del Vespucci, le storie nella Storia, affidate alla freschezza radiofonica di una giornalista consapevole ed entusiasta di essere stata protagonista di un'esperienza unica!





**Varo di nave
*Emilio Bianchi***