**Marinai d’Italia**

Maggio/Giugno 2020

*Editoriale del Presidente Nazionale*

**Mala tempora currunt...**

Anche noi marinai, come tutti gli Italiani, siamo entrati nella” fase 2 T.C.” (tempo del coronavirus), obbligati a mantenere le nostre sedi chiuse e rinviare ogni attività pubblica e sociale (ma speriamo davvero ancora per poco). L’unica differenza dalla più blasonata fase due nazionale è che non abbiamo un virologo o infettivologo o epidemiologo di fiducia ai cui responsi o elucubrazioni scientifiche affidarci (come una volta agli aruspici che esaminavano le interiora degli animali sacrificati). Però, consentitemelo, intelligenti, disciplinati, seri, non diciamo una cosa al TG del mattino e poco dopo, magari al TG di mezzogiorno, il contrario, tipo il coronavirus è una semplice influenza, poi no, è una specie di peste, dobbiamo stare tutti in casa e poi no, possiamo uscire nel raggio di 200 metri, la quarantena durerà poco anzi no, un paio d’anni, le mascherine non servono anzi no, è fatto obbligo indossarle, costano 50 centesimi anzi no, bisogna metterci (se va bene) l’IVA sopra (era stato assicurato che sarebbe stata abolita, ma è ancora lì). Mentre ci si dibatte in confusione – che è quasi l’unica cosa certa – lascia sconcertati noi marinai un certo modo di porre le questioni, così diverso dalla nostra formazione, dalla nostra mentalità, dallo stile con cui si vive su una nave. A ben leggere il foglio d’ordini (il decreto), si entra in un dedalo di distinguo e si capisce in quale grande difficoltà siano stati posti per primi i controllori, perché i motivi per uscire, per esempio, sono talmente tanti (qualcuno conosce i “congiunti” fino al sesto grado?) che non è possibile alcun serio controllo sulla veridicità della motivazione. Siamo un popolo cui non manca certo né la fantasia né la capacità di districarci in acque “lessicali” ristrette! Ho provato molta amarezza quando ho letto le dichiarazioni di una sindaca secondo cui “il momento di maggior sofferenza è stato quando sono arrivati i militari a costruire un ospedale” (sic), invece che provare sollievo nel vedere i nostri soldati accorrere in aiuto della gente, “mentre è stata un’iniezione di fiducia l’arrivo dei medici ed infermieri cubani” (con tanto di ritratto di Fidel e Che Guevara)! Così mi è rimasta indigesta la totale assenza di Autorità di governo al funerale di un poliziotto recentemente caduto in servizio paragonandola, di contro, ad un ostentato “assembramento” delle stesse (insieme a tanta TV) al rientro in Italia di una cittadina sequestrata e poi liberata (dietro pagamento di un congruo riscatto di denaro pubblico) da terroristi somali. Due episodi ma assai emblematici della penosa e penalizzante deriva etica e morale, a cui stiamo assistendo, verso coloro che servono la Patria! Dunque, fra incertezze normative e grande voglia di cambiamento, seppure con una certa ritrosia, ora siamo tornati ad uscire di casa ma l’effetto è ancora strano: c’è la permanente paura del nemico invisibile e subdolo, che può annidarsi nel corrimano delle scale o nelle suole delle scarpe, camminando si guarda con sospetto chiunque si avvicini troppo, perché potrebbe essere un portatore sano. In più è anche esplosa la primavera o meglio una prima estate, come ormai usa da qualche tempo, che reca con sé la speranza che il caldo sia il vero ammazza-virus e si possa così tornare alla normalità, alle code in autostrada, ai negozi affollati, alle file per comprare un gelato, alla gita al mare o in montagna, all’ombrellone “stessa spiaggia stesso mare”. Avremo domani la consapevolezza di essere stati protagonisti di un evento che i nostri nipoti leggeranno nei libri di storia e potranno dire: mio nonno c’era e me lo ha raccontato (mentre purtroppo tanti altri nonni non lo potranno). Una volta si diceva che in una tempesta il pessimista non fa nulla perché teme che vento e onde peggiorino, l’ottimista non fa nulla perché spera che si plachino, il marinaio invece manovra le vele. Ecco, noi marinai abbiamo affrontato questa tempesta sui-generis col nostro spirito di sempre, mantenendo la calma, il raziocinio, l’esperienza quali linee guida, comprendendo ed ottemperando agli ordini con disciplina e consapevolezza, sempre in primo grado di approntamento. Nella tempesta abbiamo perso uomini dell’equipaggio, ad essi rivolgiamo il pensiero e la preghiera con sincera partecipazione. Ora siamo chiamati a non serrare ancora le nostre vele con i matafioni perché non siamo fuori dalla burrasca, anche se pensiamo di intravvedere all’orizzonte un cielo più sereno sperando che non sia un miraggio. Rimaniamo pazienti, prudenti e “di vedetta”, non lasciamo il posto di manovra, non è ancora tempo. Ho titolato “Mala tempora currunt...” (stiamo vivendo tempi turbolenti, si potrebbe tradurre liberamente), ma la seconda parte della celebre frase popolare latina, la vorrei decisamente cambiare: sed meliora (non peiora) parantur (ma migliori ne verranno). Forza e coraggio, marinai, dai Italia (non potendo dire forza, per non essere tacciato di incursione nella politica)!

*La Marina Militare al tempo del coronavirus*

**Intervista al Capo di Stato Maggiore della Marina**

**Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone**

**C’è il «grande equipaggio Italia» che si è distinto nell’emergenza COVID-19 tuttora in corso.**

**E c’è l’equipaggio della Marina Militare che si è messo fin da subito al servizio del Paese, in prima linea, con le altre Forze Armate, offrendo «immediatamente, il massimo supporto possibile».**

**Il Capo di Stato Maggiore illustra ai lettori la risposta della Marina Militare all’emergenza COVID-19**

**Buongiorno Ammiraglio, siamo lieti di avere l’occasione di poterLa intervistare, a “giro d’orizzonte”, per un apprezzamento di situazione su un tema così delicato e rilevante al tempo stesso, qual è l’emergenza sanitaria in corso. Siamo nel mezzo, per usare espressioni usate più volte recentemente, se non di una guerra, sicuramente di una tempesta e desidereremmo avere il Suo punto di vista al riguardo.**

Sì: una vera tempesta, ma i marinai sanno che le tempeste passano e, prima o poi, torna il sereno. Questo è il momento di reagire come fa un equipaggio. Tutti insieme, coordinati, tenaci. Virtù comuni tra il nostro popolo e tra noi marinai. Il COVID-19 sta colpendo tutto il pianeta. Arreca sofferenze, morte e crisi economiche. Certo, è giunto improvvisamente cogliendo tutti alla sprovvista, ma è così che si manifestano le crisi. La pandemia, nelle sue dinamiche multiformi, nello spettro delle sue intensità e aggressività mutevoli è stata agevolata dalla globalizzazione, da una interconnessione globale dei trasporti e dei transiti e, più in generale, da abitudini e stili di vita che nel bene e nel male riguardano la vita di ciascuno di noi. Questa è l’intima natura dell’uomo: muoversi, comunicare, commerciare. E i marinai conoscono bene e da sempre queste semplici realtà.

**Le grandi pestilenze, dal Boccaccio al Manzoni, se possibile ancora più terribili e che colpirono un’umanità assai meno numerosa e praticamente priva, se non di scienza, certo di una tecnologia adeguata, furono importate dall’Oriente attraverso un mondo che commerciava e comunicava, da una parte all’altra, da sempre. Con le dovute differenze, è accaduto così anche oggi?**

Come è noto, tutto è iniziato nella Cina centrale, a Wuhan, nel gennaio 2020. È quindi seguito il “grande blocco” imposto dal governo della Repubblica Popolare alla provincia dello Hubei, con quasi 60 milioni di abitanti, ma non è bastato e il virus si è rapidamente esteso a tutto il mondo. In Italia, il COVID-19 ha colpito dapprima le regioni settentrionali per poi scendere la penisola come uno dei “classici” invasori dei secoli passati. L’Italia tutta ha reagito e si è difesa con vigore, valore e rapidità rispetto a diversi altri Stati. Il Paese ha dimostrato forza, sentimento nazionale, disciplina e tenacia. In prima linea i medici, gli infermieri e il personale del Servizio Sanitario Nazionale, hanno fatto il loro dovere e molto di più. Il virus ha colpito, ad oggi, decine di migliaia di persone. Tanti tra loro anziani di grande esperienza e saggezza. A tutti va il mio personale, e di tutta la Marina, più deferente e commosso pensiero.

**La Marina Militare come ha risposto?**

Nell’ambito delle attività di contrasto al COVID-19 la Marina Militare ha operato e opera simultaneamente su più direttrici. Sono state innanzitutto poste immediatamente in essere le necessarie misure per compendiare il contenimento del contagio tra gli appartenenti alla Forza Armata con la continuità dell’output operativo al servizio del Paese. Al riguardo, in aderenza alle direttive della Presidenza del Consiglio e del Ministero della Salute, sono stati elaborati specifici protocolli, afferenti misure di distanziamento sociale, fornitura di dispositivi di protezione e revisione degli orari e delle dinamiche lavoro. Sul piano sanitario abbiamo introdotto misure a tutela del personale impegnato nelle diverse attività – operative, addestrative e tecnico-logistiche – necessarie ad assicurare la prosecuzione degli impegni della Marina in termini di presenza, sorveglianza e prontezza di intervento sul mare e dal mare. In parallelo, si è dato prontamente corso alle attività concorsuali volute dal Ministro della Difesa Lorenzo Guerini, fornendo uomini e mezzi a supporto del Sistema nazionale di Protezione civile. Degli oltre 69.000 militari resi disponibili dalla Difesa dall’inizio dell’emergenza sanitaria COVID-19, ben 16.000 sono uomini e donne della Marina Militare.

**Ammiraglio, può descrivere le azioni intraprese dalla Forza Armata per contrastare quest’emergenza?**

Certamente! Ma a una condizione. Pur nel rispetto del dovere d’informare, non intendo fare una mera – e autoreferenziale – lista delle attività in corso, quanto piuttosto rendere merito a tutti gli uomini e le donne della Marina Militare per quanto hanno fatto, stanno facendo e continueranno a fare con il proprio quotidiano servizio in ogni ambito geografico e d’impiego. Voglio inoltre ringraziare tutti i cittadini che cooperano e lavorano fianco a fianco col personale della Marina in qualità di parti integranti del “grande equipaggio Italia”. L’intervento della Marina Militare è stato immediato grazie alla prontezza operativa che è la condizione necessaria e sufficiente della Forza Armata. Gli obiettivi prioritari sono stati e continuano a essere: • contenere l’emergenza in corso e salvaguardare la salute del personale • continuare ad assolvere sia i compiti istituzionali della Marina Militare sia quelli compresi nel più ampio contesto interforze e inter-agenzia.

**Qual è stata nel dettaglio la risposta della Marina in ambito sanitario?**

Come è noto il Servizio Sanitario Nazionale italiano è un sistema d’eccellenza che è stato chiamato ad affrontare una battaglia senza precedenti, non fosse altro che per il numero dei ricoverati in terapia intensiva e del carico di lavoro riversatosi sul personale. E la Marina Militare ha assicurato immediatamente (e questo è l’avverbio vincente) il massimo supporto possibile. L’impegno è stato dunque particolarmente articolato. Il nostro personale specialistico è stato inviato in supporto al Servizio Sanitario nazionale, con un coinvolgimento che ha toccato punte di oltre 120 unità, tra Medici, Infermieri e tecnici sanitari. Queste preziose risorse integrative sono state impiegate in tutte le sedi dalle quali è arrivata la richiesta nei vari ospedali del nord: in particolar modo Lodi, Bergamo, Milano, Novara, Alba, Brescia, Piacenza, Genova (Chiavari), ma anche nell’ambito delle Regioni Lazio, Toscana, Sicilia, Sardegna e Marche. In questo campo, lo sforzo medico-sanitario più consistente che la Marina Militare ha messo in campo – e ci tengo a ricordarlo – è senza dubbio l’allestimento in tempi da record di un ospedale da campo in provincia di Ancona. Una preziosissima struttura mobile in dotazione alla componente da sbarco – la Brigata Marina SAN MARCO – della Forza Anfibia della Marina, che i nostri Fucilieri – i Leoni del SAN MARCO – hanno movimentato dalla base di Brindisi e montato affianco all’ospedale Carlo Urbani di Jesi. La professionalità, la dedizione, la generosità e la carica umana con cui il nostro personale sanitario di Forza Armata ha affrontato e affronta le sfide di questa emergenza non sono passate inosservate, come nel caso del supporto a una casa di riposo nel Comune di Cingoli (Macerata), e risultano compatibili con quelli che sono i livelli di preparazione e di addestramento che fanno parte del bagaglio professionale di un medico o infermiere della Marina Militare: sono professionisti preparati anche ad eventi emergenziali nei diversi contesti, a bordo di unità navali in navigazione, così come nelle operazioni di proiezione, sul mare e dal mare su terra. In aggiunta, la Marina ha approntato la portaerei Cavour e la nave logistica Etna, con significative capacità medico-sanitarie, oltre a mettere a disposizione le proprie infrastrutture ed i propri mezzi aerei (4 elicotteri e 1 aereo P180) per il trasferimento rapido di medici e infermieri e per trasporti di pazienti in bio-contenimento. La già citata Brigata Marina SAN MARCO è impegnata anche, in concorso alle competenti Prefetture e Forze dell’Ordine, nel controllo del territorio in accordo con i decreti emanati per l’emergenza.

**Ammiraglio, naturalmente l’emergenza ha riguardato anche tutte le strutture a terra e gli Enti della Forza Armata dispiegati su tutto il territorio nazionale. Quali sono le misure adottate al riguardo?**

Fin dai primi momenti dell’emergenza abbiamo messo in atto tutti i controlli preventivi, le precauzioni e le azioni necessarie per garantire la massima sicurezza del personale ovunque dislocato. Sia a terra, sia a Bordo, l’approccio è stato rigoroso. A terra i Comandi e gli Stabilimenti di lavoro proprio per garantire, in primis, la salute del personale e, di conseguenza, l’assolvimento dei compiti istituzionali della Forza Armata, ancor più rilevanti in un momento di grave crisi internazionale dovuta al fenomeno COVID-19. In tutto questo, il Comando Logistico della Marina Militare si è dimostrato estremamente pronto a fornire il supporto logistico necessario reagendo con efficienza ed efficacia. Da subito, la Marina ha adottato misure per agevolare forme di lavoro con modalità a distanza (smart working), assicurando il mantenimento del massimo livello operativo. Come già accennato, presso lo Stato Maggiore della Marina è stata creata una cellula di coordinamento delle attività MM di gestione dell’emergenza COVID-19, la quale collaziona le informazioni, ne valorizza gli elementi salienti e le trasmette al COI DIFESA. Insomma, il lavoro classico dello Stato Maggiore, che si tratti di pirateria, di calamità o di conflitti in campo aperto. Associata a questa cellula ho costituito un board specifico di esperti che ha il compito di supportarmi in relazione alle direttive legate a questa specifica emergenza. In particolare, visto che la Marina è fatta da marinai, ho disposto sul territorio, sempre con riferimento agli Organi Centrali e ai Comandi periferici della MM, la limitazione del numero di personale presente allo scopo di ridurre le possibili occasioni di contagio anche all’interno della Forza Armata. Nello specifico, ho ritenuto essenziale limitare l’accesso ai comprensori di F.A. al solo personale necessario al servizio considerando la necessità di ridurre gli spostamenti, con particolare riferimento alle lunghe tratte, fenomeno che notoriamente coinvolge un gran numero di uomini e donne della Marina Militare. Inoltre, per il personale proveniente da aree sede di focolai COVID-19, ho disposto la permanenza precauzionale presso il proprio domicilio/residenza, in accordo alle direttive dell’Autorità Politica. Si sta facendo ricorso al lavoro agile, ovvero all’istituto della licenza straordinaria, così da evitare detrimento ai militari interessati. Sono inoltre stati predisposti turni per l’accesso scaglionato del personale alle mense e ho dato disposizione per la sospensione presso i Comandi, a terra e a bordo, di eventi collettivi (assemblee, cerimonie, riunioni, convegni) e disposto le necessarie visite mediche d’idoneità presso i Comandi della Sanità Militare. Nel contempo è stata diramata l’indicazione di prestare particolare attenzione alla distanza di sicurezza tra gli individui presso il proprio posto di lavoro. In tale ottica, sono state predisposte idonee segnaletiche presso tutti i Comandi. Per quanto riguarda la sanificazione, presso tutti i Comandi sono state incrementate le attività di pulizia e sanità degli ambienti a cura del personale preposto, mentre il personale della F.A. è stato istruito una volta di più e incoraggiato a contribuire in prima persona alla pulizia della propria postazione/ambiente di lavoro. Ho detto “una volta di più” perché l’esperienza plurisecolare della Marina ha insegnato a tutti, quantomeno dai tempi di Cristoforo Colombo, che le epidemie si prevengono con la cura di tutti e che le malattie non risparmiano nessuno a bordo. Niente di nuovo, dunque. Infine, dapprima a tutto il personale della Sanità Militare e, successivamente, come previsto per tutto il personale in forza, sono stati forniti e stiamo fornendo i DPI (dispositivi di protezione individuale), quali mascherine, occhiali protettivi, guanti.

**E strettamente riguardo al Personale?**

Sempre allo scopo di limitare la possibile trasmissione del virus sono stati temporaneamente sospesi tutti gli ordini di trasferimento del personale militare. Inoltre, in ottemperanza alle direttive dell’Autorità Politica e della Difesa, sono state adottate misure tese a favorire forme flessibili di svolgimento della prestazione lavorativa; nello specifico, come accennato prima, il “lavoro agile”, c.d. smart working, nell’ottica di prevenire e contrastare la diffusione del contagio. Questa modalità di lavoro è stata estesa anche al personale militare per tutelarlo al massimo: chi è affetto da patologie pregresse, è vincolato a pendolarismo o deve fare un uso esteso del trasporto pubblico o su cui grava la cura dei figli in seguito alla sospensione dei servizi educativi per l’infanzia e delle attività didattiche nelle scuole di ogni ordine e grado. Le modalità di attuazione del lavoro agile sono state regolate nell’ottica di assicurare, comunque, i previsti flussi di lavoro. Oltre a quanto sopra e in base al motto “non si lascia indietro nessuno”, la Marina Militare ha istituito un servizio di assistenza per il personale, civile e militare, in quarantena o positivo al Coronavirus e le loro famiglie, che è diventato un modello in Italia non solo per le forze armate, ma anche per le altre amministrazioni dello Stato. Inoltre, è stato predisposto un servizio per garantire il massimo supporto, anche di tipo psicologico, a tutti coloro che fanno parte della grande famiglia della Marina. È stato infine istituito un numero telefonico dedicato, al quale si può fare riferimento indicando le necessità e concordando gli orari di consegna dei beni di prima necessità. Dai farmaci ad altri servizi passando per la spesa. L’iniziativa è in corso in tutta Italia. Ogni Comando Marittimo o area dove è presente personale della Marina Militare ha costituito un team dedicato, di cui fa parte anche uno psicologo in caso di necessità. Il servizio di assistenza dedicato al personale e alle famiglie, fa parte del pacchetto di misure che la Marina Militare ha messo in campo nell’ambito delle attività di contrasto al Coronavirus, fortemente volute dal ministro della Difesa Lorenzo Guerini.

**Ammiraglio, il cuore della Marina è costituito dalle Unità della Squadra Navale. Sono navi all’avanguardia costruite intorno al loro equipaggio. Quali soluzioni sono state adottate?**

Non posso che essere soddisfatto per come il Comando della Squadra Navale ha gestito l’emergenza e risposto con prontezza, slancio e, virtù che non guasta mai, buonsenso. In particolare sono state attuate in maniera eccellente ed efficacie le mie direttive volte a tutelare in primis gli equipaggi mantenendo, nel contempo, la necessaria capacità di risposta operativa. I numeri si sono rilevati promettenti: pochissimi i casi di contagio del personale a bordo (un totale di solo 20 militari imbarcati) e solo tre unità navali hanno dovuto posticipare l’attività già programmata a causa di una piccola aliquota di militari rivelatisi positivi ai controlli. Nello specifico, sono state emanate rapidamente le disposizioni necessarie per l’approntamento delle unità navali designate a svolgere la loro attività operativa/addestrativa prevedendo una procedura di screening per tutto il personale di bordo. In sintesi, in caso di imprescindibili attività operative, prima che l’Unità salpi, tutto il personale viene preventivamente controllato dal punto di vista sanitario; viene eseguito il tampone, compilata una scheda anamnestica per comprendere se il militare nelle due settimane antecedenti è entrato in contatto con eventuali fattori di rischio da COVID-19 e infine fatta una visita medica generale. Il militare viene inviato in quarantena precauzionale se ha avuto contatti a rischio o in caso di sintomi assimilabili ad infezione da coronavirus. Mentre il militare positivo al tampone viene inviato ai presidi sanitari di competenza, tutti i commilitoni che hanno avuto stretto contatto con lo stesso vengono messi per precauzione in quarantena; ne consegue che le unità escano in mare sempre nelle condizioni di massima sicurezza. Se dovessi descrivere la logica delle tante azioni intraprese sul piano operativo, ci terrei innanzitutto ad evidenziare che l’emergenza pandemica non ha, certo, fermato tensioni, rischi e minacce che caratterizzano purtroppo la dimensione marittima. Ne ha, anzi, rafforzato la già rilevante valenza strategica – fondamentale per una nazione ineludibilmente legata al mare come l’Italia –, anche di fronte alla vulnerabilità dimostrata dal sistema delle frontiere terrestri, i cui flussi viari sono più facilmente interrompibili o contingentabili, come hanno emblematicamente documentato le immagini della coda di TIR lunga oltre 80 chilometri formata nel giro di poche ore al Brennero. Alla luce di questa consapevolezza vorrei fare, quindi, una sintetica panoramica delle principali tra le molteplici e diversificate misure intraprese per ciò che riguarda le capacità operative.

• È stata rimodulata opportunamente la prontezza operativa delle unità della Squadra Navale in modo da assicurare il mantenimento delle capacità operative essenziali a garantire il pieno assolvimento dei compiti istituzionali. Nel contempo, è stato permesso al personale delle basi navali di permanere in prontezza, per quanto possibile, presso il proprio domicilio, limitando i contatti sociali e gli spostamenti.

• Abbiamo mantenuto intatta la capacità di Comando e Controllo (C2) assicurando il pieno funzionamento delle reti informatiche e di telecomunicazioni (C4).

• È stata assicurata senza soluzione di continuità la cruciale difesa marittima del territorio e delle linee di traffico marittimo – le cosiddette Sea Lines Of Comunication (SLOCs) –, inclusa la sorveglianza marittima e la polizia d’alto mare.

• Si è mantenuto fede agli impegni di partecipazione nelle missioni e operazioni di carattere nazionale ed internazionale, sia in corso sia programmate, con particolare riferimento a “Mare Sicuro”, EU “Atalanta”, EU “Irini”, NATO “Standing Naval Forces” e “Sea Guardian”.

• È stata assicurata la prontezza prevista in ambito interforze e la Joint Rapid Response Force e concorsi inter-agenzia.

• Abbiamo responsabilmente sospeso, per il 2020, la Campagna di circumnavigazione del Mondo di Nave Vespucci, programmata nell’ambito delle celebrazioni del 90° genetliaco di questa ineguagliabile ‘Signora dei Mari’ che tutto il mondo ci invidia. È certo un peccato, ma l’attività è solo rimandata! Saremo pronti a salpare appena le condizioni lo permetteranno, anche per dare un forte e tangibile segnale di voglia di rinascita e di recupero della promozione dell’italianità, al nostro Paese e al mondo, una volta superata questa fase emergenziale.

Assolutamente non meno importante, anzi fondamentale, è stata la continuità che la Marina ha assicurato rispetto al regolare assolvimento del servizio idrografico nazionale, all’operatività del Servizio dei fari e segnalamenti marittimi e per la vigilanza pesca – fondamentali per un “cluster marittimo” che ha rallentato, ma non si è mai fermato –, oltre allo svolgimento delle attività manutentive, tecnico logistiche ed amministrative e all’attività di vigilanza su tutti i siti d’interesse. Ricordo questi aspetti per ultimi, come ho già detto, non per importanza perché trattasi di peculiari servizi che la Marina svolge istituzionalmente in materia di assistenza alla navigazione e vigilanza pesca e che, associati agli impegni di sicurezza di tutti, italiani o stranieri che siano, devono essere sempre assicurati ogni giorno e ogni notte. Ed infine, ma non per questo meno importante, vorrei anche ricordare il contributo prestato dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, parte integrante della Marina Militare. Il Corpo, con una presenza capillare lungo gli 8.000 km di costa, ha fatto sentire la sua vicinanza a chi opera sul mare e all’intero settore marittimo, garantendo, senza soluzione di continuità la salvaguardia della vita umana in mare, la sorveglianza e la protezione dell’ambiente marino e delle sue risorse ittiche, la sicurezza della navigazione, la regolarità dei trasporti marittimi e l’operatività dei porti, e così contribuendo a preservare la filiera degli approvvigionamenti via mare. Nel complesso, sono state dunque sviluppate procedure e predisposizioni per assicurare la massima sicurezza di tutto il personale, nessuno escluso e, contemporaneamente, garantire la piena operatività della flotta e della Marina Militare nel suo complesso. È stato un impegno immediato, continuo e dinamico, affinato opportunamente con l’incedere degli eventi e con l’accrescimento del patrimonio conoscitivo nei confronti di una minaccia, come il COVID-19, particolarmente subdola e in gran parte ignota nelle sue modalità. Del resto, le nostre navi e i sommergibili, così come gli aeromobili dell’Aviazione Navale, la componente da sbarco e le forze speciali della Marina, operano o sono pronti ad operare senza soluzione di continuità e ad ampio spettro: dal Mediterraneo al Corno d’Africa e, seppur non in modo continuativo, in altre aree di interesse come l’Artico ed il Golfo di Guinea per la difesa e sicurezza delle linee di traffico e la protezione degli interessi nazionali, aspetto questo (come ho già detto) assai più rilevante in un periodo di crisi come l’attuale. Al riguardo, sono particolarmente orgoglioso di come l’esperienza della Marina Italiana sia stata, fin dall’inizio, condivisa con le altre Marine alleate e di quanto questa iniziativa sia stata apprezzata. Le esperienze e le lesson learned maturate in questa difficile sfida sono state prontamente condivise con molte marine, come la U.S. Navy con la quale è in corso un dialogo continuo, in ogni settore, dalla sanità all’aviazione navale, dalla formazione alla sicurezza dei luoghi di lavoro, fino alle procedure per la sanificazione delle navi.

**Per quanto riguarda l’Aviazione Navale, essendo questo un settore anch’esso strategico fondamentale, quali misure sono state adottate?**

Anche per l’Aviazione Navale ho ordinato di implementare misure specifiche che, sinteticamente, consistono nella:

• riduzione del 50% della presenza di personale nelle basi aeronavali;

• mantenimento di una riserva consistente di personale pronto in caso di necessità;

• mantenimento della prontezza operativa e della “capacità di operare” perché la componente aerea della Marina è un elemento indispensabile della flotta e della sua stessa ragione d’essere.

In particolare, nelle stazioni aeromobili il personale, compreso quello dei gruppi di volo, è stato diviso in due squadre alternate, riducendo quindi la presenza del 50% (l’altra metà è in lavoro agile a casa) e preservando i servizi aeroportuali essenziali per le manutenzioni e le attività di volo. Gli istituti di formazione sono stati chiusi ed è stata adottata la modalità di didattica a distanza. Si è trattato di un grosso sacrificio seppur a tempo determinato mentre è stato convenuto di lasciare aperti i simulatori di volo e le strutture di addestramento, essenziali per la prontezza operativa. Specificatamente per gli equipaggi di volo, sono state implementate procedure e strumenti di sicurezza per ridurre il potenziale contatto ravvicinato, come ad esempio maschere protettive, costituzione di equipaggi di volo e squadre tecniche di assistenza fisse precostituite, modifiche dell’orario di lavoro e chiusura delle mense. Sono stati prontamente resi disponibili alla Protezione Civile gli elicotteri, gli equipaggi di volo e le attrezzature speciali di Maristaeli Catania, da anni specializzati nel trasporto aereo in “biocontenimento” di pazienti affetti da patologie virulente/infettive. In tempi molto rapidi, inoltre, con l’acuirsi dell’emergenza nazionale, tale capacità di trasporto aereo in “biocontenimento” è stata estesa anche alle altre due basi AER della Marina (Maristaeli Luni e Maristaer Grottaglie). Procedure speciali sono state invece introdotte per le operazioni di volo degli equipaggi nell’ambito delle tradizionali attività addestrative/operative a terra e a bordo, come l’impiego di maschere protettive per gli equipaggi di volo e per il personale trasportato e il controllo medico (anamnesi e controllo della temperatura) prima dell’imbarco. In poche parole la Marina non può fare a meno dell’Aviazione Navale e l’Aviazione Navale non può fare a meno dei suoi aeromobili e del suo personale. Gli aeromobili non possono fare a meno della necessaria manutenzione e il personale di volo dell’addestramento. Il tutto è già ridotto all’essenziale ed occorre amministrare al meglio quello che c’è per superare la crisi senza compromettere la Marina e, con essa, la sicurezza e le possibilità e opportunità del Paese.

**In Italia sono state chiuse tutte le scuole di ogni ordine e grado comprese le Università, effettuando le lezioni in modalità a distanza. È stato fatto lo stesso in Marina con riferimento all’Accademia Navale, le Scuole Sottufficiali e C.E.M.M. (Corpo Equipaggi Marina Militare), compreso il Collegio Navale di Venezia?**

Per quanto riguarda la formazione, è stata disposta la sospensione di ogni attività didattica in presenza presso tutti gli Istituti di formazione (Accademia Navale, Scuole Sottufficiali, Scuole CEMM e Collegio Navale). Tuttavia, sono davvero soddisfatto di come il Comando Scuole della Marina abbia gestito le attività didattiche e, grazie alla modalità FAD (Formazione a distanza) siano potute continuare regolarmente le lezioni, prontamente organizzate e rimodulate, con tanto di personale laureato con il nuovo sistema smart. Questa disposizione non ha però interessato i corsi per i medici in formazione specialistica, i corsi di formazione specifica in medicina generale e le attività dei tirocinanti delle professioni sanitarie. Anche questa è una conferma della corretta scelta dell’ordine delle priorità a seconda delle necessità del momento. In questo momento è l’ora della Sanità e i corsi in questione hanno fatto un passo avanti accettando, sin dalle aule, l’onere della loro chiamata in linea. Le attività all’interno degli Istituti di formazione sono state dunque ridotte ai servizi essenziali.

**Soprattutto nell’ultimo periodo, la Marina è “entrata” nelle case degli italiani per proporre preziosi consigli su come vivere questo lungo periodo di quarantena. Di cosa si tratta esattamente?**

Sì, effettivamente abbiamo provato ad “entrare” e credo ci siamo riusciti abbastanza bene. È stato usato il nostro canale ufficiale “YouTube”. L’idea era quella di vivacizzare le loro giornate con consigli utili, interessanti ma soprattutto efficaci per riempire i momenti di isolamento sociale dovuti all’emergenza. Ecco che è nato il video di come vivere al meglio questo isolamento forzato attraverso 10 regole, esposte da chi conosce bene cosa significa essere isolato, ovvero i sommergibilisti. Credo che la peculiarità del video stia proprio nell’averlo girato a bordo di un sommergibile. Successivamente, a prosecuzione, abbiamo pensato a come far trascorre agli italiani in maniera proficua le loro giornate di clausura a casa. Da questo presupposto è nato il tutorial su come “tenersi in forma” attraverso dei semplici esercizi svolti in ambiente domestico e senza il bisogno di attrezzi ginnici. Non potevamo non scegliere come personal trainer i militari più preparati ed efficienti dal punto di vista fisico. Mi riferisco agli Incursori del Comsubin, reparto di eccellenza a disposizione del Paese. Infine sono stati resi disponibili e scaricabili, sul sito WEB della Marina, i nostri prodotti editoriali nell’ambito dell’iniziativa “l’Editoria della Marina per la solidarietà digitale”. In ultima analisi credo che sia stato messo in atto qualcosa di utile ed anche in un certo senso divertente.

**Ammiraglio, per concludere, oltre a ringraziarLa per il tempo che ha dedicato ai lettori, credo che molti si domandino cosa ci riserva il domani e, soprattutto, quale sarà il ruolo della Marina nell’ambito degli scenari probabili futuri. Può dirci qualcosa al riguardo?**

Stiamo vivendo una fase molto delicata, non solo per l’Italia, ma per l’intero pianeta, e nessuno meglio di un marinaio è in grado di apprezzare, in un istante, le ricadute globali di fenomeni complessi quali la pandemia in corso. Il COVID-19 è, infatti, subdolo e invisibile e colpisce le popolazioni e l’economia di tutti i Paesi. Questa crisi improvvisa ha visto l’Italia tutta reagire e la Marina Militare ha mostrato quella prontezza e flessibilità che costituisce la ragion d’essere, lo ripeto, necessaria e sufficiente, come in fisica, della Forza Armata. Abbiamo avuto l’ennesima conferma, dai tempi di Marco Polo, del fatto che la globalizzazione economica rende vicini e interconnessi Paesi geograficamente distanti, ma tutti inevitabilmente dipendenti dai medesimi processi di domanda e offerta. In questo periodo di mutevoli dinamiche commerciali il mare e i suoi flussi commerciali dettano legge. Da sempre la Marina Militare si contraddistingue per un carattere multidimensionale che la rende in grado di poter operare sul mare, per terra e in aria, con una naturale connotazione joint and combined. Caratteristica unica e confermata anche nella gestione dell’attuale emergenza, dove è stata in grado, ancora una volta, di fornire capacità operative in breve tempo e in situazioni non prevedibili solo un paio di mesi fa. La Marina Militare è pertanto chiamata a svolgere un compito, se possibile, ancora più decisivo in vista della ripresa economica del Paese. Come amo ricordare, tutto, e sottolineo tutto, passa dal mare. Proprio questa pandemia evidenzia, in tutta la propria tragedia, la necessità di operare come sistema-Paese. L’Italia ha uno straordinario potenziale economico, tecnologico e manifatturiero, siamo una realtà fortemente legata ai traffici marittimi per via della nostra economia di trasformazione. Ma non solo. La nostra Marina, la seconda nell’Unione Europea in termini di quantità e capacità di presenza e proiezione aeronavale, non solo offre uno strumento versatile ed efficiente a supporto dell’azione politica nelle aree di maggiore interesse strategico nazionale, ma rappresenta l’evidente segno, vivo e tangibile delle capacità tecnologiche, industriali ed economiche del Paese. La futura, rinnovata presenza della Marina Militare nel Mediterraneo allargato è la chiave del successo e del futuro. Si tratta di un ambito geo-politico e geo-economico dove risiedono i principali interessi strategici della nostra cultura e del nostro popolo. E su tutti i mari il nostro tricolore coi suoi quattro stemmi e la corona rostrata è, e sarà ancor più apprezzato come il simbolo concreto di una nazione che, sia ben chiaro, non rinasce perché vive, non è mai morta e desidera prosperare per il bene proprio e di tutti.

Faccio pertanto affidamento sullo straordinario spirito di coesione e di senso della responsabilità che contraddistingue tutti i marinai. È gente consapevole del valore della propria vocazione al servizio delle Istituzioni e del prossimo. A tutti è chiesto oggi di dimostrare in concreto qualcosa di più del già tanto che la gente fa sempre. Siamo i degni eredi di una grande tradizione fatta di quotidiana abnegazione e di grandi imprese che contraddistinguono la storia della nostra Forza Armata. Confido dunque in una risposta corale e determinata del Paese tutto, da vero equipaggio della Marina Militare. Nave Italia.

*Riflessioni*

**Due Comandanti**

**Di Andrea Tirondola - Socio di Arzignano (VI)**

La questione, prontamente rimbalzata in tutto il globo grazie ai cosiddetti social network, è nota: il comandante della portaerei statunitense USS Theodore Roosevelt, Captain Brett E. Crozier, è stato rimosso, all’inizio dello scorso aprile, per aver chiesto immediate misure a tutela del proprio equipaggio, nella specie l’evacuazione della nave, a fronte del diffondersi a bordo del virus COVID-19. Così, nei suoi tratti essenziali, la notizia è stata rilanciata e commentata, scatenando un’ondata di solidarietà per quel comandante. La figura di un ufficiale che sacrifica la propria carriera per la salute dell’equipaggio, e le immagini (quasi cinematografiche e anch’esse ampiamente diffuse) del comandante che sbarca fra gli applausi della sua gente, salutandola un’ultima volta dalla banchina, hanno indubbiamente commosso e generato una messe di commenti favorevoli. Messa così la faccenda, non si potrebbe che concordare, se non fosse che, approfondendo un po’ la questione, è lecita qualche considerazione ulteriore, con due premesse di metodo. La prima: in un’epoca in cui qualunque laureato all’università della vita si sente legittimato, in virtù del possesso di una tastiera e di un anonimo nickname in Facebook, a sentirsi, all’occorrenza, virologo, economista, storico, fisico nucleare o penalista in pectore, pronunciando le relative, inappellabili sentenze. La regola aurea resta quella di conoscere quello di cui si parla ma, non di meno, resta ancora agli ultimi, illusi romantici il diritto (ahimè, di solito svillaneggiato da chi, in quanto privo di argomenti, passa subito alla violenza, quanto meno verbale), di formulare qualche considerazione d’ordine generale. Ciò, beninteso, sulla base delle notizie disponibili in quanto nessuno, se non i diretti interessati, conosce i retroscena dell’intera vicenda, a loro volta indispensabili per formulare giudizi compiuti, sempre che spettino a qualcuno. In secondo luogo, se questo non fosse un giornale di e per marinai, dovrei attaccare un bottone, di cui si fa grazia al Lettore, spiegando cosa sono una nave, un comandante, un equipaggio e quel complesso di norme, non sempre scritte, la cui risultante si chiama etica navale.

Tanto premesso, la vicenda è senza dubbio interessante per i suoi risvolti in tema di obbedienza formale, che rimandano a precedenti storici e letterari. Si pensi al dramma Il Principe di Homburg, il cui protagonista provoca la vittoria nel corso di una battaglia disobbedendo, però, al proprio superiore, e pertanto viene da questi condannato a morte, rifiutando poi la grazia. O, ancora, a Nelson, il quale ignorò, davanti a Copenaghen, gli ordini superiori di ritirata sbaragliando, alla fine, i danesi; oppure a Guglielmo Acton, che a Lissa uscì con la propria nave dalla linea di fila ordinata dall’ammiraglio per dirigere contro il nemico (“Meglio le palle austriache che quelle nella schiena, domani, in Ancona”). Né si può dimenticare la coraggiosa iniziativa, avvenuta proprio cinquant’anni fa, nel febbraio del 1970, con cui il Comandante in Capo della Squadra Navale, l’ammiraglio Gino Birindelli denunciò alla stampa le precarie condizioni economiche e, quindi morali, dei propri equipaggi: un atto questo che, se non fu certo di disobbedienza in senso stretto, si avvicina parecchio, alla vicenda della portaerei Roosevelt, per lo meno come è stata raccontata fino ad ora. Per converso, al netto del motto di quella che è stata a lungo l’ammiraglia della Marina Militare (“Obbedisco”), si potrebbe ricordare la sanguinosa carica che i Cavalleggeri di Aquila sferrarono contro il nemico, il 4 novembre 1918, un quarto d’ora prima della cessazione delle ostilità, ché l’ordine era di avanzare il più possibile non avendo gli austro-ungarici ceduto il passo. E che dire dell’azione di fuoco coi cannoni da 152 mm della corazzata Doria contro i legionari fiumani di D’Annunzio nel “Natale di Sangue” del 1920? Oppure della composta, sofferta, ma inequivoca esecuzione, da parte della flotta, dell’ordine di recarsi (non consegnarsi) a Malta dopo gli attacchi tedeschi del 9 settembre 1943 che avevano privato la Regia Marina delle basi di Spezia e della Maddalena e, come sembrava imminente, anche di quella Taranto che era oltre lo Stretto di Messina e il Canale di Sicilia controllati dagli angloamericani?

Vicende controverse, dalle quali si possono trarre diverse e, tra loro, tutte valide morali, come in fondo anche da questa, una volta che, appunto, non ci si fermi alla superficie.

Il casus belli per la Roosevelt è stata un’e-mail che Captain Crozier ha inviato, il 30 marzo, a una ventina di destinatari (ammiragli o loro assistenti) con la quale, dopo aver espresso i propri dubbi in merito alle azioni sino ad allora intraprese dalla US Navy per combattere l’epidemia, chiedeva l’evacuazione della maggior parte dell’equipaggio per evitare che il morbo dilagasse a bordo. Letteralmente: “Non siamo in guerra. Non è necessario che i marinai muoiano. Se non agiamo ora, non riusciremo a prenderci cura adeguatamente dei nostri asset più fidati, i nostri marinai.” Questa lettera è finita, a stretto giro, sulle pagine del San Francisco Chronicle e poi su tutti i media americani e quindi mondiali. A questo punto è entrato in scena il “cattivo” della situazione: il Segretario della Marina (SECNAV, vertice politico della Forza Armata) Thomas B. Modly, il quale, il giorno dopo la diffusione dell’e-mail, ha esautorato Crozier dal comando. Stando alla versione che lo stesso Modly ha poi fornito in una lunga conferenza stampa, l’e-mail di Crozier sarebbe stata un fulmine a ciel sereno, dopo che il Dipartimento della Marina aveva “già mobilitato significative risorse” a seguito delle di lui precedenti richieste. Il giorno stesso in cui Crozier inviava quell’e-mail, il Capo di Stato Maggiore di Modly, su richiesta di quest’ultimo, ha contattato Crozier “per rassicurarlo che avrebbe avuto tutte le risorse necessarie per la salute e la sicurezza del suo equipaggio” e che il SECNAV aveva “la linea sempre aperta in ogni istante” per lui. Il comandante avrebbe risposto di essere a conoscenza di quanto la Marina stava facendo, chiedendo solo che l’evacuazione avvenisse in tempi “più rapidi”. Il 1° aprile, lo stesso giorno cioè in cui la Marina statunitense disponeva l’evacuazione della nave, Modly veniva a conoscenza della lettera e del livello di allarme che la stessa evidenziava. A questo punto, dopo un confronto del SECNAV coi vertici dell’US Navy, col suo diretto superiore e con lo stesso Crozier, quest’ultimo veniva destituito, con motivazioni che merita riportare. È stato infatti messo sul conto del comandante:

• di avere impiegato un mezzo non classificato, quale una semplice e-mail, quando la nave possiede “i più sofisticati sistemi di comunicazione e cifratura della flotta”, e ciò, si è ritenuto, allo scopo deliberato di rendere nota urbi et orbi la situazione

• di avere agito senza consultarsi col proprio diretto superiore, l’ammiraglio Stuart P. Baker, imbarcato sulla stessa nave e fra i destinatari dell’e-mail; lettera che, oltretutto, non è stata inviata al superiore di quest’ultimo, l’ammiraglio William R. Merz, comandante la 7a Flotta, saltando così l’intera catena di comando

• di aver minato, in tal modo, la credibilità dei superiori e della stessa Marina nei confronti dell’opinione pubblica

• di avere inoltre fornito all’esterno, specie agli avversari dell’US Navy, l’immagine di una Forza Armata debole, priva di un’adeguata leadership e di sincero interesse per i propri uomini e donne, il che equivale a colpevole carenza di attenzione per l’efficienza della flotta

• di avere (“ed è il peggio”, afferma Modly) “fatto ritenere ai suoi marinai, alle loro famiglie e a molti nell’opinione pubblica, che la sua lettera fosse la sola ragione per cui stava arrivando aiuto dalla grande famiglia della Marina, al contrario del vero”.

Modly è così giunto alla personale conclusione che il comandante “ha lasciato che la complessità della sfida di fare fronte al diffondersi del COVID prevalesse sulla sua capacità di agire con professionalità, che è ciò di cui avevamo maggiormente bisogno. Dobbiamo e dovremmo attenderci di più dai comandanti delle nostre portaerei”. Pur ritenendo che Captain Crozier abbia “senza dubbio fatto quello che meglio riteneva per la sicurezza e il benessere del suo equipaggio, sfortunatamente facendo l’opposto”, Modly ha dichiarato di avere perso fiducia nella di lui capacità di rimanere al comando della nave. Qualche giorno dopo il SECNAV si è recato sulla Roosevelt e ha tenuto un discorso davanti all’equipaggio, apertamente ostile, per spiegare le ragioni della propria decisione. Ciò ha provocato ulteriori polemiche e le immediate dimissioni di Modly, con la verosimile fine della sua carriera politica; nel contempo, essendo trascorso ormai un mese, parrebbe, secondo alcune indiscrezioni, che i vertici dell’US Navy, a partire dal CNO (l’equivalente del Capo di Stato Maggiore), ammiraglio Michael M. Gilday, siano intenzionati a reintegrare Captain Crozier.

Queste informazioni sono sufficienti per formulare non già dei giudizi lapidari, di per se stessi perfettamente inutili, bensì qualche osservazione estemporanea, tralasciando ogni considerazione sulle modalità con cui l’emergenza COVID poteva o doveva essere gestita a bordo.

La vicenda, nella sua complessità, è senza dubbio paradigmatica di un assunto correttamente evidenziato, in questa occasione, da un analista di questo genere di cose: i militari sono soggetti a molteplici obblighi di lealtà, talvolta tra loro confliggenti, e la scelta, spesso non agevole, troverà sempre dei critici, il che è ancor più vero, si potrebbe aggiungere, per il comandante di una nave.

Come è stato evidenziato sulla stampa statunitense, Captain Crozier ha ritenuto di dover scegliere tra la fedeltà al proprio equipaggio e quella alle regole della propria organizzazione. Sfogliando un sempre valido manualetto, L’Etica Militare Marittima (ed. Accademia Navale, 1946) si potranno rinvenire, adeguatamente commentati, diversi valori positivi cui, senza dubbio, quell’ufficiale si è attenuto: coraggio morale, responsabilità, iniziativa, disinteresse personale (nella sua e-mail Crozier ha scritto chiaro e tondo che era consapevole di giocarsi la carriera), diventando così popolarissimo. La motivazione (voler tutelare il proprio equipaggio) è senza dubbio meritevole di apprezzamento. Pur tuttavia, i rilievi mossi da Modly, se la sua ricostruzione dei fatti è esatta, non sembrano del tutto infondati quanto alla tempistica, alle modalità e alle conseguenze di quell’iniziativa, a mente dell’assunto, sempre per citare il SECNAV (e qui davvero non gli si può dar torto), per cui “il comando è un sacro patto di fiducia che dev’essere continuamente guadagnata, sia dai marinai e dai marines che si guidano, sia dall’istituzione che concede questo speciale, onorato privilegio”.

E qui non pare inopportuno soffermarsi sul coprotagonista dell’affaire Roosevelt, il da tutti vituperato Modly, la cui vicenda di “comandante” non è, a ben vedere, meno significativa. Va osservato, infatti, che Modly non è (o, meglio, non era) un politicante insensibile ed estraneo alla US Navy e alle sue tradizioni. Al contrario, è un ufficiale di Marina, diplomatosi all’Accademia navale di Annapolis, prestando poi servizio a lungo, prima del congedo, quale pilota di elicotteri. Nella sua conferenza stampa Modly ha dichiarato con amarezza, quanto alla destituzione di Crozier: “Non mi attendo congratulazioni, e farlo non mi da certo piacere. Captain Crozier è un uomo d’onore, che nonostante quest’insolita mancanza di giudizio ha dedicato un’intera vita al servizio della Nazione.”

Ci si può chiedere per quale motivo il SECNAV abbia deciso, a quanto pare contro il parere dei vertici dell’US Navy, di rimuovere il comandante della Roosevelt; si è detto per compiacere Trump, ma pare strano che alla Casa Bianca, sempre attenta al vento dell’opinione pubblica, non si fossero paventate le nefaste conseguenze mediatiche di un simile provvedimento subito paventate da Modly. Si può ritenere, al contrario, che anche Modly si sia attenuto ad alcuni valori positivi. Anch’egli ha senza dubbio avuto il coraggio delle proprie responsabilità senza, come ha affermato chiaramente, la paura dell’impopolarità. Così si legge nell’Etica Militare Marittima: “Quando si ha la coscienza di agire rettamente, bisogna saper affrontare l’impopolarità con animo sereno e se è necessario anche l’odio. (…) Durante la ritirata di Caporetto fu inviato al fronte il generale Graziani (non l’attuale Maresciallo), noto per la sua severità. Egli cominciò a fucilare i disertori a diecine, ed a decimare i reggimenti. In quel momento era necessario farlo. Se ci fu un uomo odiato era lui. E possiamo essere certi che egli non era molto lieto dell’incarico che gli era stato affidato. Ma era un uomo che aveva il coraggio morale di affrontare una impopolarità formidabile. Oggi nessuno potrebbe dargli torto.”. Ferma restando la strana morte, qualche anno dopo la ritirata del 1917, di quello stesso generale Graziani, sono evidentemente parole scritte quando ancora non esisteva quel formidabile volano di giudizi prêt-à-porter, quando se non di contumelie, costituito dai social network, come puntualmente verificatosi in questa occasione.

Modly ha ritenuto di destituire Crozier, se n’è assunta la responsabilità e pochi giorni dopo si è recato sulla Roosevelt per spiegare il suo operato all’equipaggio, ma invano, venendo persino fischiato. Presone atto, ha rassegnato le dimissioni con parole che non paiono meno eticamente rilevanti delle intenzioni di Crozier: “Quando ho messo piede sulla Roosevelt ho perso la consapevolezza della situazione e ho deciso di parlare all’equipaggio come se fossi il loro comandante, o uno di loro, piuttosto che il loro Segretario (…) Meritavano di meglio, e spero che col passare del tempo comprenderanno le mie parole meglio del modo in cui sono state pronunciate. Ma quel che è fatto è fatto. Non posso tornare indietro, e francamente non so se risalendo oggi sulla Roosevelt non proverei la stessa emozione che ha dettato il mio discorso di ieri (…) Speravo di trasmettere un messaggio di amore, dovere, spirito di servizio e coraggio di fronte alle avversità. Queste parole ora sono sprecate, per colpa mia, e lo rimpiangerò per tutta la vita. Ma non sono un allenatore di football o un sottufficiale, e nemmeno il comandante di questa nave, sono il Segretario della Marina e voi tutti avreste dovuto aspettarvi di meglio da me. Lo ammetto.” Finita così la carriera politica di Modly, forse riprenderà, in gloria, quella militare di Crozier, magari proprio di nuovo al comando della Roosevelt stando alle notizie che circolano mentre scrivo queste righe.

Alla fine il Lettore potrà legittimamente chiedersi: va bene, ma alla fine a chi dai ragione? La verità è che, per quanto si è scritto, credo che ciascuno possa trarre le conclusioni che desidera. Abituato per mestiere a sostenere una tesi contro l’altra nelle aule di tribunale, mi sia consentito, per una volta e senza ergermi a giudice, di apprezzare, da marinaio, i lati positivi di entrambi i contendenti.

**Andrea Tirondola**

Classe 1977, si è laureato in Giurisprudenza a Padova ed è avvocato cassazionista a Vicenza. Sottotenente di vascello (CM) di complemento, ha prestato servizio, anche in occasione di richiami, presso la Scuola Navale Militare Francesco Morosini e l’ISMM di Venezia.

Ha pubblicato Pale a prora! Storia della Scuola Navale Francesco Morosini. Collabora con la Rivista Marittima e l’Ufficio Storico della M.M., per il quale con Enrico Cernuschi ha curato Pelle d’ammiraglio (2014) e pubblicato Mediterraneo e oltre (2015), Noi e loro (2015), Quando tuonano i grossi calibri (2016), MAS 500 (2017) e Comando Centrale (2018). Ha curato diversi volumi tra cui Il Comandante Giorgio Verità Poeta, Lero dell’amm. Virgilio Spigai, Il giornale di chiesuola dell’Ammiraglio dell’amm. Guido Venturoni e Le ricordanze dell’amm. Fabio Tani.

È presidente dell’Associazione Culturale Betasom.

*L’ANMI al tempo del coronavirus*

**Due Comandanti**

**Il concorso**

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. Termine per l’invio degli elaborati, 25 aprile 2020, ci auguriamo tutti una data emblematica che festeggi la nuova liberazione (dal possibile contagio da coronavirus e dalle misure restrittive,

ma necessarie, alla nostra libertà). 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, nr. 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.

Questi primi mesi del 2020 erano iniziati così pieni di aspettative, programmi, iniziative e anche nel contesto della nostra Associazione si stava operando per un nuovo corso.

Avevamo stabilito nuovi obiettivi, si pianificavano le attività estive, nazionali e internazionali, si vedeva finalmente l’agognata conclusione della realizzazione del monumento al marinaio, le elezioni delle cariche centrali, i raduni interregionali, tanto per ricordarne alcuni.

I primi di marzo (diciamo la verità), non inaspettatamente, siamo stati tutti costretti a casa, su disposizione del Governo, per ridurre la possibilità di contagio da coronavirus Covid-19. Oltre a disporre la chiusura di tutte le sedi ed attività della nostra Associazione, conformemente al disposto di legge, ci siamo messi a studiare cosa avremmo potuto fare per i nostri soci, per tenerci compagnia, per rendere le giornate meno tristi e soprattutto per distrarre il pensiero dalla ossessiva monotonia, condita da timore, delle cifre e dei bollettini.

Così, sono riaffiorati vecchi ricordi di scuola, quando gli insegnanti ci davano da fare un pensierino, una riflessione su un tema e noi, diligentemente, rievocavamo una sensazione, un’emozione per poter descrivere quanto ci era richiesto di descrivere.

Il 16 marzo la Presidenza Nazionale ha lanciato l’idea di un concorso a premi fra tutti i soci (con estensione ai famigliari) che avessero inviato uno scritto alla redazione del “Giornale dei Marinai d’Italia” in cui l’autore descrivesse 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.

Quasi un gioco ma comunque un impegno per qualche tempo delle nostre lunghissime giornate a casa.

Il risultato è andato oltre ogni immaginazione, tanti sono stati gli elaborati pervenuti, tutti disciplinatamente ligi alla pagina richiesta, ai caratteri indicati, al tema proposto: direi un successo, una iniziativa coronata da una bella e significativa partecipazione di soci e famigliari, adulti ed anche ragazzi, padri, madri, nonni che hanno fornito un bellissimo spaccato della nostra piccola ma efficiente “comunità”, una piccola raccolta di memorie, a ricordo della gravità del primo, vero periodo di emergenza nazionale dalla fine del secondo conflitto mondiale. In conclusione, la risposta dei Soci all’iniziativa è stata lusinghiera, come se attraverso il racconto e la condivisione dei propri stati d’animo avessero voluto esorcizzare le paure e le incertezze del momento. È così emerso, come direbbe ogni sommergibilista, l’animus dei nostri soci e le loro saldezza morale.

I nostri Marinai hanno sofferto per i più vari motivi ma hanno reagito, hanno dimostrato determinazione, disciplina, fermezza, risolutezza, amor di Patria, attaccamento ai principi appresi a bordo delle nostre navi o mutuati dalla famiglia marinara.

Sono stati dei MARINAI e di questo ne andiamo fieri.

Inaspettata è stata la partecipazione di molti giovani che, in maniera originale hanno saputo descrivere efficacemente i propri disagi ma soprattutto, a fattor comune, hanno spesso richiamato il ricordo dei loro familiari ed in particolare quello dei loro nonni.

Continui sono stati i richiami della maggior parte degli elaborati ai racconti di mare, ai periodi d’imbarco, alla lontananza dagli affetti familiari, agli stati d’animo durante le navigazioni in condizioni di mare avverso quasi a voler ricercare analogie con la pericolosità della pandemia che, a similitudine

di quanto accade per mare, può essere contrastata anche attraverso il meticoloso rispetto delle regole e degli ordini impartiti. In sintesi tutti gli elaborati sono sembrati molto validi e alcuni di essi svolti in maniera impeccabile dal punto di vista letterario e densi di significato.

La valutazione ha tenuto conto dell’emozione che lo scritto ha suscitato, dell’originalità dell’esposizione e del risalto dato a quei valori fondamentali della società, molto spesso dimenticati, come si vede, da molti ma non dai marinai. Il lavoro della commissione esaminatrice è stato per questi motivi assai complicato, perché la prima voglia che ci è venuta è stata quella di premiare tutti, tanto i lavori hanno espresso profondità, sentimento, partecipazione, consapevolezza. Poi però ci siamo detti che così facendo avremmo tradito l’impegno preso e, come in ogni bravo concorso, ci sono graduatorie, occorre mettere i lavori dei partecipanti in ordine, sulla base di una qualche preferenza personale. Ne sono nate riunioni – rigorosamente via telematica, va da sé – discussioni, scambi (più o meno lunghi e focosi) di opinioni, ripensamenti, revisioni, riletture e sottolineature.

Poi, fra noi tre, i “magnifici tre” della citata Commissione, un accordo è stato raggiunto e, come dicono i romani, speriamo che nessuno s’ingrugni.

Noi abbiamo fatto onestissimamente e ancora una volta il nostro dovere: ecco i risultati che, come vedete, sono alla mercé di tutti, sono pubblicati su questo numero del giornale, con i nostri complimenti più vivi e, ci auguriamo, anche con i vostri.

Notazione finale: i complimenti e l’apprezzamento vanno rivolti a tutti i partecipanti, dico proprio tutti. Bravi, davvero e grazie per avere onorato questa idea.

La Commissione: Paolo Pagnottella - Alessandro Di Capua - Giovanni Vignati

**Primi tre elaborati che hanno meritato la pubblicazione (in ordine alfabetico)**

**Filippo D’Atanasio - Socio del Gruppo di Spoleto**

Oggi 25 aprile 2020, anniversario della liberazione, festeggiare fa uno strano effetto. Capisco perfettamente, perché l’ho studiato sui libri di storia, che si tratta di due realtà completamente diverse, di drammi che non hanno nulla in comune se non la limitazione della libertà, però io ho sedici anni e mi trovo a vivere questo momento.

Sono giovanissimo, ma perfettamente in grado di capire quanto grave sia l’emergenza portata dal diffondersi del Covid-19 nel mondo e in particolare in Italia. In un batter d’occhio la nostra vita è cambiata drasticamente. Niente scuola, niente uscite con gli amici, niente baci e abbracci, niente contatti con l’esterno, niente pranzi con le nonne la domenica e niente fiori sulle tombe dei tanto amati nonni. E poi le lunghe giornate in casa che a volte sembrano non finire mai.

All’inizio mi andavano così tanto strette da portarmi a litigare con i miei genitori, ma ora mi sembrano normali, quasi fossero scandite da ritmi immutati da chissà quanto tempo.

La mamma che da commerciante full time si è trasformata in casalinga e cuoca mi fa sorridere.

Papà che continua a lavorare tutti i giorni facendo il pendolare con Roma, un po’ mi fa invidia perché può uscire, ma un po’mi mette tristezza, perché lo vedo molto preoccupato e so che vorrebbe stare a casa con noi.

Poi c’è il mio fratello più piccolo che, forse inconsapevole, si diverte come un matto con la Play Station.

La grinta tipica del periodo adolescenziale che sto vivendo mi porterebbe ad infrangere le regole e ad uscire spensierato, ma la maturità che ho raggiunto e la correttezza che mi è stata insegnata mi portano a ragionare. Allora mi metto calmo e penso alla gravità e alla pericolosità di ciò che sta accadendo, alle persone che non ce l’hanno fatta e ai loro familiari che non li hanno potuti né assistere né seppellire dignitosamente.

Vedere in televisione i carri dell’esercito sfilare con a bordo centinaia di bare fa male, sentire il silenzio assordante dei motori fa male, assistere alla Benedizione Pasquale del papa da una piazza vuota fa male, respirare un’aria pesante nella tua città deserta fa male, così come riconoscere una persona solo dagli occhi e dal timbro della voce, perché il resto del volto è coperto da una mascherina.

Ora siamo davvero tutti uguali.

Siamo tutti due occhi, una mascherina e un cuore.

**Giuseppe Sacco - Presidente del Gruppo di Termoli**

Dedicato a Emilio, il mio amico d’infanzia

Da piccoli, ogni giorno andavamo da zia Sabetta, per fare colazione. Mentre lei mungeva le vacche ed era impegnata con una, ci divertivamo a strizzare le mammelle di un'altra appoggiando le labbra per assaporare lo schizzo di latte fresco, poi di corsa a sgambettare in paese e fare gli scherzi ai vecchietti, quante volte abbiamo rischiato di prendere le botte, ma noi eravamo bravi a scappare, poi un bel giorno ti dissi che avevo visto i marinai e che volevo indossare quella divisa, che avrei girato tutto il mondo e tu, prendendomi in giro mi portasti al fiume a fare il bagno e vedere se sapevo nuotare.

Ci siamo fatti tanti di quei scherzi e schizzato tanta acqua, abbiamo giocato, abbiamo riso e ci sentivamo fratelli pur non essendolo, poi un giorno mi dicesti che anche tu avresti girato il mondo, ma non sulle navi perché avevi paura del mare, ma sui Camion che ti piacevano tanto. Così una volta diventati grandi, ci siamo persi di vista e abbiamo preso le nostre strade.

Quanti desideri, quanti progetti, quante speranze per il futuro, in Marina io, sui Camion tu, sempre in viaggio in posti diversi per noi sconosciuti, lontani ma sempre insieme con i nostri pensieri, i nostri Matrimoni, le nostre mogli, i nostri figli, poi l’altra mattina sento la mia piangere al telefono mentre parlava con la tua “Dimmi che non è vero, dimmi che non è vero” ripeteva straziata dalla notizia.

Si una notizia che nessuno vorrebbe ricevere perché violenta i ricordi più belli, più intimi che solo noi conoscevamo, una notizia che ti tocca al punto da toglierti il fiato e che mai avresti immaginato di ricevere in quel modo.

Nel fare il tuo dovere sei stato contagiato da questo Virus e nessuno se ne era accorto. Quando hanno capito di che si trattava ormai era troppo tardi. Non mi hai dato neanche il tempo di chiederti quanti chilometri avevi fatto, quanti paesi avevi visitato, quante notti hai passato in cabina di guida, quante ore hai guidato sotto la pioggia, quanta gente hai incontrato che aveva bisogno di un aiuto e tu non ti sei mai tirato indietro, quanti carichi alimentari hai portato in giro per l’Italia per permettere a tutti noi di andare avanti a fare la spesa.

Per me, per la mia famiglia per tutti noi, Sei un Eroe.

Riposa in pace tra le braccia dell’Altissimo, hai dato la vita nell’adempimento del tuo dovere.

Oggi che sei partito per un altro viaggio avventuroso ti dico “Guida Sereno”, sulle strade del paradiso, non c’è pericolo. Ciao Emilio, amico mio di sempre e per sempre.

**Gaetano Zirpoli - Segretario ANAIM e socio de Gruppo Incursori Marina**

“Il pensiero di tutti corre veloce ai propri cari, la paura di non poterli riabbracciare cresce ogni giorno di più diventando un tormento che ti devasta l’anima”.

È questa la sensazione che oggi il mondo sta provando a causa dell’emergenza “coronavirus”.

Questo virus, un nemico invisibile arrivato da lontano, che da alcuni mesi sta tenendo in scacco l’Italia, l’Europa, il mondo intero, colto purtroppo impreparato. Migliaia le vittime, un’emergenza sanitaria senza precedenti e la speranza che quanto prima arrivi il vaccino.

A qualunque ora del giorno le reti locali e nazionali trasmettono programmi sull’emergenza in atto informando giustamente ma creando, allo scopo di fare ascolto, anche un vero e proprio allarmismo tra la popolazione che costretta in casa attende giorno dopo giorno una buona notizia.

Che dire poi della Politica Italiana ed Europea che in un momento storico così tragico non ha saputo trovare quella solidarietà necessaria al bene comune; un “Europa” che di fronte al primo grande problema si è dimostrata inesistente e quindi inutile e sulla cui costituzione bisognerà riflettere...

Tantissimi anche gli “imbecilli” che con mania di protagonismo si improvvisano “esperti professoroni” e attraverso i social creano più che altro una grande confusione e le ingiustificate code ai supermercati e farmacie.

Finite le strade affollate con la gente impegnata al proprio telefonino e il traffico caotico ma poche le persone in giro con il volto coperto da una mascherina e lo sguardo basso per nascondere la paura del contagio.

Alle finestre e balconi numerosi tricolori e arcobaleni con la scritta: ”andrà tutto bene” ma, quando questa emergenza sarà finita, cosa diremo a tutte quelle famiglie devastate per la perdita di genitori, fratelli, figli ed amici che andrà tutto bene? Non credo potremo dirlo!

Potremo soltanto fare tesoro di questa esperienza e sperare che in futuro i valori di solidarietà, generosità, condivisione, patriottismo, tirati fuori in questi giorni ritornino a vivere in ognuno di noi per farci capire quanto sia importante e preziosa quella libertà, sacrificio dei nostri padri, che in questi giorni ci viene tolta per il nostro bene.

Non vivremo abbastanza per ringraziare quanti in prima linea stanno combattendo per arrestare la pandemia.

Medici, Infermieri Personale Sanitario tutto, Auto Trasportatori e quanti lavorano rischiando la vita per garantirci il minimo sostentamento e assicurarci l’energia necessaria alla sopravvivenza. Ai Militari e Forze dell’Ordine, bistrattati negli ultimi decenni, oggi impegnatissimi per le strade e nella costruzione, a tempo di record, di ospedali da campo anche a loro riconoscenza e gratitudine nella speranza che la nostra “memoria corta” possa, a termine emergenza, ricordarsi invece di quanti si sono sacrificati per il bene comune mantenendo alle finestre il nostro Tricolore, cantando nelle scuole il nostro Inno Nazionale e lasciando il Crocifisso conforto di questi giorni, rispettando il Personale Sanitario e le nostre Forze dell’Ordine veri eroi di questo difficile momento.

Ancora, quando questa emergenza sarà finita, ci guarderemo alle spalle e con un sorriso sul volto rugato dalla sofferenza potremo guardare al futuro con una nuova consapevolezza e SPERANZA.

**I quattro elaborati che hanno meritato la menzione speciale (senza pubblicazione)**

**• Serena de Luca - Marittima imbarcata su nave Chimichiera - Socia del Gruppo di Ortona**

**• Pamela Schirinzi - Socia del Gruppo di Castrignano del Capo**

**• Mario Panunzio - Autista Soccorritore del 118 - Socio del Gruppo di Lesina**

**• Giuseppino Caria - Socio del Gruppo di Tortolì**

**Tutti gli altri partecipanti (in ordine alfabetico)**

**• Maruska Aicardi - Socia del Gruppo di diano Marina (Im)**

**• Marco Alberti - Socio del Gruppo di Massa Marittima (Gr)**

**• Umberto Ascani - Socio del Gruppo di Pisa**

**• Giovanna Aversa - Socia del Gruppo di Monopoli (Ba)**

**• Gesumina Aversa - Socia del Gruppo di Monopoli (Ba)**

**• Lucia Barbi Cinti - Socia del Gruppo di Venaria Reale (To)**

**• Roberto Belaz - Presidente del Gruppo di Trieste**

**• Giovanni Benincasa - Socio del Gruppo di Cosenza**

**• Luca Boffa - Socio del Gruppo di Salerno**

**• Adriana Bortelli - Socia del Gruppo di San Donà di Piave (Ve)**

**• Francesco Casciaro - Socio del Gruppo di Nardò (Le)**

**• Vincenza Paglialunga in Casciaro - Socia del Gruppo di Nardò (Le)**

**• Lidano Ceccano - Socio del Gruppo di Priverno (Lt)**

**• Pasquale Cerrotta - Presidente del Gruppo di Capri (Na)**

**• Giovanni Benincasa - Socio del Gruppo di Cosenza**

**• Concetta Chiarello - Socia del Gruppo di Alessano (Le)**

**• Pasquale Colucci - Socio del Gruppo di Trebisacce (Cs)**

**• Domenico De Giosa - Socio del Gruppo di Monopoli (Ba)**

**• Luca De Poli - Socio del Gruppo di Treviso**

**• Lelio Del Re - Socio del Gruppo di Ortona (Ch)**

**• Evandro Dell’Amico - Socio del Gruppo di Massa Marittima (Gr)**

**• Vittorio Di Cecco - Socio del Gruppo di Firenze**

**• Paolo Di Martino - Socio del Gruppo di Novara**

**• Mariano Di Mattia - Socio del Gruppo di Flero (Bs)**

**• Giorgio Fantoni - Socio del Gruppo di Montevarchi (Ar)**

**• Fernando Ferrari - Socio del Gruppo di Mestre (Ve)**

**• Ciro Gatta - Socio del Gruppo di Manfredonia (Ba)**

**• Alfredo Maria Gentilini - Socio del Gruppo di Milano**

**• Romolo Giannini - Socio del Gruppo di Bassano del Grappa (Vi)**

**• Rudy Guastadisegni - Socio del Gruppo di Venezia**

**• Giovanni Iannucci - Socio del Gruppo di Ortona (Ch)**

**• Antonino Laganà - Presidente del Gruppo di Susa (To)**

**• Orazio Licciardello - Socio del Gruppo di Matera**

**• Alessandra Loperfido - Socia del Gruppo di Monopoli (Ba)**

**• Claudio Longo - Socio del Gruppo di Palermo**

**• Carolina Manfredini - Socia del Gruppo di Desenzano del Garda (Bs)**

**• Massimo Marconi - Socio del Gruppo di Pisa**

**• Ada Marsili - Socia del Gruppo di Monopoli (Ba)**

**• Giovanni Mastrangelo - Socio di Gioia del Colle (Ba)**

**• Angelo Masullo - Socio del Gruppo di Salerno**

**• Ines Menchini - Socia del Gruppo di Massa Marittima (Gr)**

**• Italo Monsellato Socio del Gruppo di Pisa**

**• Gianmaria Morini - Socio del Gruppo di Sori-Golfo Paradiso (Ge)**

**• Mario Nasti - Socio del Gruppo di Bacoli (Na)**

**• Amelia Nicolini - Socia del Gruppo di Sora (Fr)**

**• Maria Luisa Orlandi - Socia del Gruppo di Ortona (Ch)**

**• Paolo Papadia - Socio del Gruppo di Alessano (Le)**

**• Raffaele Parlato - Socio del Gruppo di Bacoli (Na)**

**• Luigi Parmegiani - Socio del Gruppo di Corsico – Abbiategrasso (Mi)**

**• Mario Peruccini - Socio del Gruppo di Bacoli (Na)**

**• Giancarlo Piras - Socio del Gruppo di Ortona (Ch)**

**• Maria Elena Presicce - Socia del Gruppo di Nardò (Le)**

**• Paola Prone - Socia del Gruppo di Massa (Gr)**

**• Matteo Prota - Socio del Gruppo di Salerno**

**• Ida Rampolla del Tindaro - Socia del Gruppo di Palermo**

**• Federica Ravera - Socia del Gruppo di Milano**

**• Giovanni Rompi - Socio del Gruppo di Cagliari**

**• Angelo Umberto Rossi - Presidente del Gruppo di Caorle (Ve)**

**• Claudio Sammarco - Socio del Gruppo di Carini (Pa)**

**• Sandro Savina - Socio del Gruppo di Lecce**

**• Roberto Scalabrini - Socio del Gruppo di Piombino (Li)**

**• Fabio Scappi - Socio del Gruppo di Livorno**

**• Francesco Schiavo - Socio del Gruppo di Montecchio Maggiore (Vi)**

**• Achille Schiavone - Socio del Gruppo di Fasano (Br)**

**• Umberto Sgobba - Socio del Gruppo di Desenzano del Garda (Bs)**

**• Gian Tomaso Sonego - Presidente del Gruppo di Vittorio Veneto (Tv)**

**• Roberto Stucchi - Socio del Gruppo di Desenzano del Garda (Bs)**

**• Alberto Tenerelli - Socio del Gruppo di Trieste**

**• Giorgia Tortella - Socia del Gruppo di Ronciglione (Vt)**

**• Franco Vaia - Socio del Gruppo di Gemona del Friuli (Ud)**

**• Ennio Vallese - Socio del Gruppo di Martinsicuro (Te)**

**• Angelo Vendramel - Socio del Gruppo di Corsico (Mi)**

**• Davide Villi - Socio del Gruppo di Sori (Ge)**

*Verbigratia... Pensieri in libertà con licenza de’ superiori e privilegio*

**Scritto sul tamburo**

**Di Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia**

Scrivo queste righe in piena epidemia, e quando saranno pubblicate l’emergenza sarà finita. Pavia è una città disciplinatissima e questa sorta di arresti di rigore non mi crea alcun problema. Posso lavorare e mia moglie sta reggendo meravigliosamente bene. Abbiamo scoperto che i nostri genitori ci avevano insegnato, durante gli anni Sessanta, regole precise di sopravvivenza apprese a proprie spese durante la guerra e tramandate poi ai figli. Erano lezioni rimaste nel profondo e che non sono andate sprecate; anzi sono riemerse come un turacciolo tenuto sott’acqua nel pugno chiuso e che torna in superficie dopo aver aperto la mano. Mia madre metteva sempre via tutto e non sprecava nulla dicendo, davanti alla mia perplessità di tredicenne: “In caso di guerra”. Aveva ragione una volta di più.

Tutto bene, quindi, fatta salva una certa irritazione (il termine corretto non posso scriverlo), provata quando il mezzobusto televisivo di turno ha annunciato che “Tutto il mondo ammira l’Italia”. Intendiamoci. So che questa non è la testata adatta per fare certi tipi di discorsi. I lettori sono marinai, gente che sa stare al mondo, che ha girato, spesso e volentieri, quello stesso mondo e che conosce bene determinate regole, a partire dall’igiene di tutti a bordo, nessuno escluso, dal comandante all’ammiraglio fino al più giovane elemento dell’equipaggio. Quindi le pagine che seguiranno sono, per costoro, perfettamente inutili. Ma c’è sempre la speranza che il nostro bel giornale capiti nelle mani di qualcuno che conta: legislatore, imprenditore o chissà che altro? E che il seme gettato al vento fruttifichi come la pianta che è cresciuta, improvvisamente, in un vaso dimenticato da anni in un angolo del terrazzo e che in questo momento mi tiene compagnia, bella verde e fronzuta.

Questo maledetto vizio, dicevo, tipico dei nostri provincialissimi intellettuali, di implorare ansiosamente l’approvazione dall’estero è, infatti (a mio modesto parere), una delle cause delle tragedie sanitarie attuali. Mi spiego. Le epidemie ci sono sempre state. Sono state affrontate con successo in seguito all’adozione in Italia, dal medioevo in poi, della quarantena. Un grande storico ed economista come il pavese Carlo Cipolla ha raccontato più volte questa stessa storia, sempre in termini leggibilissimi e divertenti, in diversi dei suoi libri. Si chiamava, però, Cipolla e fu pertanto costretto ad andare a lavorare, come professore universitario, a Berkley, in California, perché qui i nostri intellettuali lo mettevano fuori gioco per via del nome; proprio come certi compagni di scuola delle elementari in grado soltanto di ripetere a macchinetta “Chi lo dice lo è cento volte più di me”. I suoi libri sono stati tradotti, in seguito, dall’inglese all’italiano e hanno riscosso, infine, anche da noi il meritato successo perché all’estero erano stati trovati deliziosi e illuminanti, tanto che anche il Presidente Trump li ha citati, ieri sera, allo scopo di spiegare presto e bene ai suoi connazionali il come e il perché di quello che stava succedendo e che cosa dovevano fare tutti. Da noi provvedono a questa medesima bisogna i soliti 300 personaggi televisivi, tra tuttologi e signore di bella presenza, diventati ciascuno, nel giro di una notte, virologi di complemento tra un insulto e un siparietto, così come erano stati, in precedenza, economisti (disastrosi) d’occasione e commissari ad honorem della nazionale di calcio.

Dopo questa vicenda, terribile (che cerco di osservare in questa sede solo dal lato delle sue tante assurdità perché un sorriso non deprime od uccide, ma la mestizia quotidiana sparsa a piene mani dagli schermi video sì), molte cose devono cambiare. Lo dicono tutti, come durante ogni guerra, pertanto posso dirlo anch’io.

La mia personale ricetta consiste, in tutta semplicità, nel fare a meno degli intellettuali di cui sopra. Si tratta, di solito, di residuati del ’68 caratterizzati da uno stile da barone rivelatosi molto peggiore rispetto a quello dei personaggi che sostituirono, anche con la violenza, più di mezzo secolo fa. Copiano e adottano, con un inevitabile ritardo di qualche anno, metodi e nozioni lette (di solito traducendo male) in qualsiasi lingua che non sia la nostra, snobbata per principio. Hanno confuso molte cose a partire dal passaporto, inventato in Italia come documento sanitario e scambiato da Lorsignori per un’intollerabile segregazione. Devono dire la loro su tutto (e fin qui pazienza, visto che ci campano), soprattutto su quello che non conoscono. Tuttologi senza rimpianto, insomma, e - secondo qualcuno - senza pudore. Credono di essere discendenti diretti di Voltaire, di cui cercano vanamente di imitare (ancora una volta) lo stile, criticando tutto quello che è nostrano, ma dimenticano, non avendo mai letto né il Candido né la sua corrispondenza, che il loro modello francese può essere accusato di qualsiasi cosa, meno che di aver svillaneggiato la propria cultura e i propri connazionali. E forse il problema è tutto qui. Ho visto coi miei occhi la profonda, totale differenza tra il supermercato, il viale e il parco dove mi sono recato prima degli ordini (Cielo, che parola fuori moda! Ordini. Non è né trendy né grudge) emanati la sera del 7 marzo, e certi servizi diramati in Italia e all’estero. Ho osservato e praticato, come tutti, il silenzio e la cortesia in mezzo a volti gravi, a parole pronunciate sottovoce e al rispetto reciproco mentre Lorsignori si compiacevano di descrivere, con ricchezza di particolari, spintoni, gomitate, donne piangenti che agitavano il rosario (fa molto fine, infatti, prendersela con i credenti, categoria non protetta a differenza di un’infinita serie di altri gruppi, maggioritari o meno, della popolazione) e, soprattutto, la parola panico sparsa come il prezzemolo. Poiché io c’ero, nei luoghi delle supposte “vue pitoyable, comme toujours, par les italiens (vista pietosa, come sempre, degli italiani)”, e della parimenti “Welschen feigheit (che vigliaccheria)”, una certa idea me la sono fatta. Tanto più che queste asserzioni sono state subito riprese da certi intellettuali de’noantri facendone la prova flagrante della propria intima superiorità di autoproclamati savant nei confronti di quel popolo di vil meccanici che non hanno mai amato, perché si rifiuta di porgergli, con bel garbo, la mancia cui ritengono di aver diritto. Si tratta, in buona sostanza, di cronisti ciabattoni (termine usato dal grande giornalista Paolo Monelli, corrispondente imbarcato sulle navi italiane durante la Seconda Guerra Mondiale, nei confronti di alcuni suoi colleghi) che non hanno altro mondo che il web, altro modello che Robert Redford in Tutti gli uomini del presidente e altra guida che non sia quella dei propri radicati pregiudizi. Hanno ideato stando a casa (non per dovere civico, ma per immutabile pigrizia) tutto dall’A alla Z ponendosi, come sempre, il seguente problema: “Cosa farebbe Alberto Sordi, nel suo immutabile ruolo del presunto italiano, in queste circostanze?”, e si sono regolati di conseguenza. Cambieranno, lo ripeto, molte cose. Devono cambiare, perché è stato proprio il disprezzo sistematico del buon senso e dell’esperienza (due categorie ridicolizzate e negate in nome di una presunta modernità che considera automaticamente valida, di per sé stessa, qualsiasi moda e trovata, purché recentissima e reclamizzata in inglese o in eschimese), a cacciarci nei guai. È stata parimenti infelice l’idea, figlia di pregiudizi secolari molto precisi e mai rinnegati, ma – semmai – rinnovati dopo la Caduta del muro, a spingere i nostri vicini a ridere delle misure sanitarie italiane sostenendo, chi di dovere in pubblico e tutti nell’intimo, che certe cose possono capitare in un Paese come il nostro, ma non certo a casa loro. E anche in questo caso non sono mancati i laudatores del “loro sì che sono bravi, noi invece...”, facilmente rintracciabili su ogni emittente.

Adesso stiamo assistendo all’ennesima giravolta. I soloni nostrani sostengono l’esatto contrario di quanto andavano predicando fino a poche ore prima (sempre, comunque, dall’alto di un podio al quale sono arrivati tra l’indifferenza generale) mentre gli stranieri, più pratici, corrono ai ripari senza inutili ciance. “Il mondo ci ammira”, e con questo due generazioni inossidabili di cattivi maestri si mettono la coscienza a posto. Il giudizio, ben altrimenti severo rispetto alle mie parole, di un professore vero come Virgilio Ilari (non a caso storico militare di vaglia) era già inappellabile quando scrisse, in merito a certa gente, nel proprio Inventarsi una patria, pubblicato in epoca non sospetta – 1996 –, di un’“oligarchia, che proiettava sulla nazione il proprio inconscio disprezzo di sé”.

Personalmente non sono così duro. Mi limito a premere l’interruttore del telecomando.

*Marine Militari nel mondo*

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

Parte III – Dalle fregate ai PPA

**Di Giuliano Da Frè - Giornalista**

Ridotte al lumicino le componenti “pesanti” tradizionali – corazzate e incrociatori – e via via destinati i cacciatorpediniere di squadra alla difesa aerea grazie a sistemi missilistici a largo raggio, dopo il 1960 sono state le fregate (dette anche avvisi-scorta, o escort destroyer) a diventare la spina dorsale delle flotte da guerra, occidentali e non. E la Marina italiana non ha fatto eccezione, realizzando o programmando a partire dal 1950 ben 46 unità – comprendendo anche i 10 Pattugliatori Polivalenti d’Altura (PPA) in costruzione dal 2017, e realizzandone – o partecipando alla loro costruzione – altre 60 per l’export.

**Dalla crisi alla flotta di qualità (e dei prototipi)**

Nel 1949, alla vigilia dell’adesione alla NATO, al netto delle perdite subite in guerra e delle cessioni di naviglio previste dal punitivo Trattato di pace di Parigi, alla Marina italiana restavano solo 9 unità relativamente recenti, assimilabili al rango di unità di scorta tipo fregata, oltre a una mezza dozzina di vecchie siluranti della Grande Guerra, presto destinate a compiti ausiliari, e radiate entro il 1954.

Delle unità più moderne, 7 erano torpediniere classe “Spica”(Cassiopea serie Climene, Sagittario e Sirio serie Perseo, Aretusa, Calliope, Clio e Libra serie Alcione ndr), navi di costruzione recente (1934-1938) e ben riuscite, ma appartenenti a un concetto superato già durante la Prima guerra mondiale, soprattutto alla luce dei successi ottenuti dai più economici e sfuggenti MAS. Dopo il 1940 erano state modificate imbarcando altre armi antisom e antiaerei, ma avevano dovuto svolgere il durissimo compito di navi-scorta, per il quale non erano state concepite, tra molti limiti Accanto alle “Spica” superstiti, restavano anche 2 dei 4 validi-avvisi scorta (Orsa e Orione, ndr) classe “Orsa”, derivati dalle precedenti, ma realizzati nel 1936-1938 secondo un più razionale e moderno concetto di naviglio di scorta di lunga durata, da cui sarebbero poi derivate dopo il 1941 le ottime classi “Ciclone” o “Orsa 2° serie” (16 unità, con le 5 superstiti cedute in conto riparazioni a URSS e Iugoslavia) e “Ariete”, quest’ultima rimasta di fatto incompleta. Tra il 1950 e il 1955 le 9 unità ereditate dalla Regia Marina furono sottoposte ai radicali interventi di “chirurgia navale”, che le trasformarono in “corvette veloci”, prima di essere tutte radiate tra 1958 e 1965.

Le cessioni di materiale americano, seguite all’adesione alla NATO, non riempirono il vuoto che si andava creando nella sempre più importante categoria delle fregate di scorta, cui si fece fronte anche riclassificando i 3 cacciatorpediniere veterani di guerra e ammodernati nei primi anni ’50. Nel 1951 entravano così in servizio soltanto i 3 avvisi scorta classe “Aldebaran”(Aldebaran, Altair e Andromeda, ex destroyer escort statunitensi classe “Bostwick”), di tipo moderno, realizzati per la US Navy nel 1943-1944, classificati fregate nel ‘57, corvette nel 1962, e radiati negli anni ‘70. Tuttavia, Washington aveva limitato la cessione di alcune categorie di naviglio, proprio allo scopo di rilanciare, grazie ad aiuti finanziari, le nuove costruzioni e la cantieristica militare italiana, nel frattempo integrata da importanti sviluppi nei settori della sensoristica, delle artiglierie, e delle armi antisom.

Nel programma del 1950 furono pertanto previste 4 unità antisom tipo fregata (inizialmente classificate “avvisi scorta”), costruite a partire dal 1952, e completate nel 1957-1958 come classe “Centauro” (Centauro, Canopo, Castore e Cigno), 2 delle quali finanziate in conto MDAP (Mutual Defense Assistence Program) in ambito NATO.

Benché presentassero dei difetti, erano unità di moderna concezione, con locali dedicati alla COC (Centrale Operativa di Combattimento) e zone sicure dagli attacchi NBC, ben compartimentate e robuste,come dimostrò la Castore quando, nel 1965, fu speronata dalla grande cisterna militare Etna, con 4 morti, danni gravissimi, e 15 metri di sezione poppiera quasi troncata. La nave sopravvisse, anche grazie all’efficace controllo dei danni da parte dell’equipaggio.

I lunghi periodi di costruzione, e la fase di continua evoluzione e sviluppo dei sensori, fecero sì che vi fossero differenze inziali tra le navi circa i radar imbarcati (standardizzati dal 1960), mentre risultò infelice la sistemazione iniziale delle artiglierie: 4 cannoni da 76/62 mm del modello iniziale di OTO-Melara SMP-3 (già poco riuscito e per di più qui montato in 2 torri binate ma con le canne sovrapposte, sebbene dotate di un innovativo (ma delicato) sistema di caricamento automatico), 2 impianti binati da 40/70 mm Breda radar asserviti, 2 lanciasiluri da 533 mm a doppio scopo, il mortaio antisom “Menon” e 4 lancia-BAS. Partendo proprio dalla riparazione del Castore, tra 1966 e 1973 le 4 unità furono sottoposte a importanti modifiche, che comportarono la sostituzione dei sensori, l’installazione di una moderna suite di guerra elettronica, e l’upgrade della panoplia dei sistemi d’arma (i 4 SMP-3 e i pezzi da 40 mm furono sostituiti con 3 ottimi cannoni da 76/62 mm versione MMI in torri singole, e i lanciasiluri con i nuovi impianti trinati Mk-32 da 324 mm antisom). Mentre le “Centauro” erano ancora in costruzione, fu sviluppata una nuova classe di fregate, Classe “Bergamini”, con le prime 2 impostate nel 1957, ma poi tutte confluite nel programma del 1958. Un programma caratterizzato dall’innovazione, come già avvenuto per gli incrociatori e cacciatorpediniere, che finì per riguardare anche le piccole fregate classe “Bergamini”, consegnate nel biennio 1961-1962, le prime unità di scorta al mondo equipaggiate per operare, e accogliere, un elicottero. Nonostante le ridotte dimensioni, la classe Bergamini era caratterizzata da una ricca panoplia di armi e sensori: 3 cannoni da 76/62 mm MMI in torri singole, un mortaio ASW “Menon”, e 2 impianti trinati lanciasiluri Mk-32, sempre antisom, più radar di scoperta e di tiro, sonar a scafo, e suite ECM, l’hangar era una semplice struttura telescopica in tela e metallo, e l’elicottero impiegato era il piccolo AB-47G, con l’eventuale possibilità di sostituirlo con l’A-106 che Agusta andava progettando, ma che fu poi cancellato.

Per poter impiegare i più grandi AB-204AS e poi l’AB-212ASW, già nel 1968 si dovette ricorrere a grandi lavori di modifica (conclusi nel 1973), che comportarono l’eliminazione del cannone poppiero e della relativa colonnina radar di tiro, per consentire l’ampliamento del ponte di volo ed ottenere un hangar più robusto. Le classi “Centauro” e “Bergamini”, pur fornendo nel 1962 alla Marina un complesso di 8 fregate moderne, cui si aggiungevano i 3 anziani ma validi “Aldebaran” ex US Navy, e l’ultimo dei 3 vecchi caccia della Regia Marina trasformati in fregate negli anni ’50, presentavano tuttavia dei limiti, tecnici, dimensionali e – nel caso delle prime 4 unità, prive di elicottero – operativi. La soluzione giunse col mini-programma del 1962, che superò quello studiato nel 1959-1960 relativo a 4 “Centauro” migliorate, eventualmente modificate con le stesse attrezzature elicotteristiche spartane delle “Bergamini”, e denominato classe “Circe”. Nel 1963 fu infatti avviata la costruzione della eccellente fregata Alpino, che purtroppo – la “flotta di qualità” stava diventando anche quella dei prototipi – fu affiancata dalla sola Carabiniere, con consegna per entrambe nel 1968.

Non solo le 2 nuove fregate imbarcavano una più ricca e avanzata dotazione sensoristica, comprendente per la prima volta anche un sonar rimorchiato in aggiunta a quello a scafo, e una suite di guerra elettronica comprendente lancia-decoy SCLAR, ma erano caratterizzate da una innovativa propulsione con turbine a gas e diesel (CODAG, per una velocità massima di 29 nodi), da una struttura architettonica che anticipava le fregate degli anni ’70, e da dimensioni generose (113 metri di lunghezza e un dislocamento di 2.700 t.), che non solo consentivano una più imponente panoplia di armi, con “Menon”, lanciasiluri Mk-32, e ben 6 cannoni da 76/62 mm, ma anche un ponte di volo e un hangar fisso capace di accogliere 2 elicotteri.

Si trattava di unità superiori alle stesse diffusissime “Leander” britanniche; ma, appunto, si era nell’era della flotta dei prototipi, e una seconda coppia fu improvvidamente cancellata, mentre la Marina stava per subire la crisi dei primi anni ’70…

**Dalla crisi alla Legge Navale (e alla classe “Saddam”)**

Nel 1970, in uno scenario che appariva abbastanza fosco per la Marina Militare, la situazione di quella che ormai era la spina dorsale delle flotte occidentali, era tutt’altro che allegra. Agli ammiragli italiani restavano infatti appena 13 fregate: ma di queste 3 erano gli ormai anziani “Aldebaran”, mai ammodernati, peraltro ormai ridotti al rango di corvette e radiati tra 1971 e 1977, mentre “Centauro” e “Bergamini” erano a turno interessate dai grandi lavori di mezza vita, e, a causa dei già citati limiti tecnici, sarebbero comunque state radiate poco dopo il 1980, lasciando così alla flotta appena 2 fregate portaelicotteri davvero valide e di lunga durata. Unità la cui modernità era peraltro messa in discussione dal rapido diffondersi di sistemi missilistici che richiedevano unità equipaggiate sia con sistemi antinave, sia antimissile. Dopo aver limitato l’aggiornamento delle “Alpino” all’imbarco di una suite di guerra elettronica dedicata (tra 1982 e 1985, durante i grandi lavori di mezza vita, furono ammodernati i sensori, soprattutto con nuovi sonar), si decise allora di puntare su una nuova generazione di piattaforme, e su numeri più consistenti, acquisendo in un decennio ben 12 nuove fregate, che sarebbero andate a sostituire le 8 fra “Centauro” (radiate nel 1982-1985) e “Bergamini”, passate in riserva/disarmo tra 1980 e 1990.

Nel 1970, partendo da una rielaborazione delle “Alpino” per una piattaforma simile, ma con migliore tenuta al mare, gli allora Cantieri Navali Riuniti progettarono con un occhio all’export un nuovo tipo di fregata veloce, di dimensioni compatte, ma che avrebbe sviluppato la potenza di fuoco e la velocità di un cacciatorpediniere. Il progetto avrebbe ottenuto un notevole successo internazionale, con 14 fregate ordinate tra 1974 e 1980 da Perù, Venezuela e Iraq – con la cosiddetta classe “Saddam” destinata a navigare sotto bandiera tricolore, come vedremo. Ma anche la Marina Italiana, a corto di moderno naviglio di scorta, e decisa ad effettuare un salto di qualità, ne ordinò 4 esemplari nell’ambito dei programmi di emergenza varati assieme al “Libro Bianco” elaborato nel 1973-1974, e propedeutico alla svolta della Legge Navale del 1975. Completate tra 1977 e 1980, le “Lupo” erano certo lontane dal modello multiruolo antisom che in quegli anni la NATO chiedeva ai suoi aderenti di realizzare, per fronteggiare la crescente minaccia subacquea sovietica, assicurando la scorta ai convogli tra Stati Uniti e Europa. Tuttavia, erano degli autentici, piccoli e velocissimi (113 metri e 2.525 t., oltre 35 nodi, grazie a TAG e diesel in configurazione CODOG) gioielli di pura potenza navale, con un armamento multiruolo formato da 8 lanciamissili antinave “Teseo”, un impianto ottuplo brandeggiabile per missili AAW di punto “Sea Sparrow”, un cannone da 127/54 mm OTO-Melara a doppio scopo, 2 impianti binati da 40/70 mm integrati nel sistema CIWS “Dardo”, che garantivano la difesa antimissile a corto raggio assieme ad una avanzata suite di guerra elettronica e a 2 lancia-decoy SCLAR, mentre le capacità antisom erano garantite da un sonar a scafo, da 2 impianti trinati lanciasiluri Mk-32 modificati per impiegare anche i nuovi A-244S di WASS, e un elicottero medio, ricoverato in un hangar telescopico. Nel 1991-1995 le 4 unità sarebbero poi state ammodernate, sostituendo i missili antinave con i più avanzati Otomat Mk-2, modificando il sistema SAM allo standard “Albatros/Aspide”, e imbarcando nuovi sensori. Come accennato, negli anni ’70 i comandi NATO chiedevano agli stati membri di realizzare classi di fregate multiruolo adeguate alla nuova era missilistica, ma soprattutto specializzate nella lotta antisom ed equipaggiate con più elicotteri. Esigenze che portarono alla nascita delle sofisticate fregate tedesco-olandesi delle similari classi “Bremen” e “Kortenaer”, alle Type-22 inglesi, alle “Perry” americane (esportate anche in Spagna dopo l’adesione di Madrid alla NATO), per citarne solo alcune. L’Italia, grazie al doppio impulso fornito dalla Legge Navale del 1975 e dalla eccellente riuscita delle “Lupo”, decise di ripartire da un progetto che teneva conto delle esperienze fatte con le nuove fregate missilistiche, e dalle ottime – benché in parte superate – “Alpino”, con l’obbiettivo di sostituire “Centauro” e “Bergamini”. Nel 1978 iniziò così la realizzazione (in 2 lotti) delle fregate classe “Maestrale”, in ben 8 esemplari completati tra 1982 e 1985. Si trattava di piattaforme simili alle “Lupo”, ma più lunghe di 10 metri e con un dislocamento di 3.200 t. (e 3 nodi in meno di velocità, ma maggiore autonomia) che consentiva non solo di poter ospitare in un hangar fisso 2 elicotteri AB-212ASW, ma anche di imbarcare una più articolata panoplia di armi e sensori: 4/8 lanciamissili antinave “Teseo” Mk-2, cannone da 127/54 mm, 2 impianti da 40 mm “Dardo”, lancia-decoy SCLAR, 2 lanciasiluri da 533 mm a doppio scopo B-516 per gli A-184 di WASS, 2 impianti trinati ILAS-3 per siluri da 324 mm antisom, il sistema SAM “Albatros/Aspide” ottuplo e a ricarica automatica.

Queste 12 unità, rimaste in servizio a lungo (le “Lupo”, passate in riserva dal 2002, sono state vendute al Perù nel 2004-2005, le “Maestrale” – ammodernate negli anni ‘90, e 4 ancora nel 2005-2009, hanno accumulato oltre 30 anni di servizio, e le ultime saranno radiate attorno al 2024), sono state la vera spina dorsale della flotta italiana per tre decenni. Negli anni ’90 avrebbero dovuto essere affiancate e poi sostituite con l’ambizioso programma NATO NFR-90, cancellato dopo la caduta del Muro di Berlino, e in parte sostituito – per le unità da difesa aerea – col ricordato programma trinazionale (poi solo italo-francese) “Orizzonte”. Nel 1991 si iniziò a ragionare su una fregata multiruolo italiana, ma l’anno seguente il governo decise di acquisire le 4 fregate tipo “Lupo” realizzate nel 1982-1987 per l’Iraq (classe “Hittin”, o più popolarmente “Saddam”), mai consegnate a causa dell’embargo del 1990, seguito all’invasione del Kuwait. Le risorse impegnate per l’acquisto, e per le ampie modifiche apportate nel 1993-1996 a unità realizzate per un cliente estero, finirono per bloccare per un decennio lo sviluppo di una nuova generazione di fregate.

Le 4 fregate (denominate classe “Soldato” – Artigliere, Aviere, Bersagliere e Granatiere – e riclassificate “pattugliatori di squadra”), furono consegnate alla Marina nel 1994-1996, Certo erano nuove di pacca, e con caratteristiche più avanzate rispetto alle “Lupo”: ma si trattava pur sempre di unità progettate negli anni ’70, di dimensioni limitate, ben diverse dalle fregate di transizione che negli anni ’90 stavano realizzando gli altri paesi europei, impiegando tra l’altro le prime tecnologie stealth e un’automazione spinta.Inoltre per ridurre l’equipaggio ed eliminare sistemi non compatibili con gli standard NATO, sulle “Soldato” furono cancellate le capacità antisom, sbarcando lanciasiluri e sonar.

Dal 1996, pertanto, la flotta italiana schierava ben 16 fregate lanciamissili e portaelicotteri costruite tra 1974 e 1987, ma senza ancora un progetto valido per passare ad una nuova generazione di unità di scorta alturiere...

**Oltre… l’Orizzonte**

Nel 2001-2002, mentre veniva avviato il passaggio in riserva delle fregate classe “Lupo” (di fatto sostituite in quegli anni dai 4 pattugliatori di squadra classe “Comandanti” – ne parleremo in un altro articolo), poi radiate nel 2004-2005, fu assegnato a Fincantieri un contratto per lo sviluppo di una fregata stealth di nuova generazione: progetto poi confluito in quello analogo francese, anche sulla scorta di quanto fatto per i caccia tipo “Orizzonte”, in costruzione proprio dal 2002.

Nasceva così il programma congiunto “Rinascimento” o Fregata Europee Multi-Missione (FREMM), per un totale di 27 esemplari pianificati: 17 per la Francia, e 10 per l’Italia, con rilevanti differenze tra loro.

Tuttavia, la Francia ha poi ridotto a 8 le sue unità, dalle prestazioni meno spinte, mentre la Marina Italiana è riuscita ha confermarle tutte e 10, seppur dovendo attendere il 2008 per la messa in cantiere della capoclasse Bergamini, consegnata nel 2012 e pienamente operativa dall’anno seguente, dopo alcune modifiche.

Nel frattempo, radiate entro il 2005 le “Lupo”, e ringraziando a questo punto i Numi per avere a disposizione le 4 “Artigliere” – con tutte le fregate spremute sin dal 1982 in numerose missioni operative, anche a lunga distanza, rinnovate negli anni 2000 dalla guerra al terrorismo post-11 settembre e dalle operazioni anti-pirateria – si è deciso di sottoporre le 4 “Maestrale” più recenti (2° lotto, completate nel 1984-1985) a un nuovo upgrade, effettuato nel 2005-2009 con la sostituzione di radar, sistemi di contromisure, e l’integrazione sui moduli lanciamissili dei “Milas” antisom, mentre le altre 4 sono state interessate da turni di manutenzione straordinaria tra 2009 e 2012.

Ma nonostante il make-up l’età si faceva sentire, e non si volevano inoltre gettare soldi nell’ammodernamento di mezza vita delle unità classe “Soldato”: nel 2012 veniva così passato in RDT l’Artigliere, radiato nel 2013, e seguito entro il 2018 dalle altre 3 unità della classe, poste in vendita.

Nel 2015 è toccato a nave Maestrale passare in disarmo, seguita tra 2016 e 2019 da Aliseo, Euro ed Espero. Per le 4 unità ammodernate il pensionamento è iniziato il 20 febbraio 2020 col disarmo della Scirocco, e si concluderà entro il 2024.

Fortunatamente, il cronoprogramma italiano del programma FREMM è filato senza grossi intoppi, dopo ben 21 anni di gap costruttivo in materia di fregate, e le “Bergamini” sono anzi considerate come le migliori unità della loro categoria al mondo, e concorrono alla gare in corso per 20 fregate americane, sebbene nel 2018 quella – molto ambita – per 9 fregate australiane sia stata aggiudicata alle britanniche Type-26, unità dal potenziale notevole, ma ancora “sulla carta”.

Ad oggi sono divenute operative 8 FREMM; per le ultime 2, ordinate nel 2015 (il primo contratto è del 2007), e impostate rispettivamente nel 2016 e 2017, la consegna era prevista nel 2020-2021, con la nona pronta alla cerimonia il 18 marzo, e la decima varata il 25 gennaio. Ma nel febbraio 2020 è stata annunciata l’intenzione egiziana di acquistare le ultime 2 FREMM destinate alla Marina, per poi realizzarne altre 4 per l’Egitto; l’emergenza “Covid-19”, e le perplessità della Difesa, hanno bloccato le trattative.

Tutte e 10 le unità sono caratterizzate da dimensioni molto più generose (anche rispetto alle consorelle francesi), con l’obbiettivo di supportare meglio successive modifiche e implementazioni, con una lunghezza di 144 metri e 6.700 t. di dislocamento, mentre l’apparato motore, in configurazione CODLAG (COmbined Diesel-eLectric And Gas), assicura una velocità massima di 27 nodi – implementabile a 31, se dovesse essere montata una seconda TAG, per cui esiste la predisposizione.

Le FREMM italiane sono suddivise in 2 varianti: 6 unità in versione GP-General Purpose, compresa la capoclasse consegnata amministrativamente nel luglio 2012, ma operativa nel 2013, e 4 unità in versione ASW-Anti Sumarine Warfare operativa anch’essa nel 2013, dopo aver subito modifiche per eliminare alcune criticità emerse in fase di collaudo.

Tra le 2 versioni c’è una forte comunanza per quanto riguarda armi e sensori imbarcati, mentre i lunghi tempi di costruzione di quella che a oggi è la più numerosa classe di unità maggiori realizzata per la Marina italiana, fanno sì che via via vengano introdotti alcuni apparati minori più avanzati, come i sistemi di dissuasione acustica MASS CS-424, imbarcati sulle unità consegnate dal 2017 (e sul caccia Duilio nel 2015), e che verrà retrofittato sulle precedenti.

Per quanto riguarda la componente missilistica, tutte e 10 imbarcano 8 lanciatori per missili antinave “Teseo” Mk-2/A Block-IV, che però sulle FREMM-ASW per la metà sono armati con i missili antisom “Milas”, e un complesso di lancio verticale “Sylver-A50” a 16 celle per missili sup/aria, sia per la difesa di punto Aster-15, sia – a differenza delle unità francesi – per quella di zona Aster-30, grazie alla presenza del radar multifunzione 3D EMPAR/SPY-790, con la predisposizione per un secondo complesso a 16 celle, anche in versione A70, adatto a missili cruise. Date le dimensioni e la sofisticazione delle FREMM italiane, la presenza di un complesso con sole 16 celle è stato oggetto di critiche. L’artiglieria comprende sulle fregate tipo GP un cannone da 127/64 mm LW/Vulcano, impiegato soprattutto per tiro contronave/controcosta, e uno da 76/62 mm in configurazione CIWS “Davide/Strales”; la versione antisom non imbarca il calibro maggiore, ma 2 cannoni da 76/62 mm, mentre entrambe dispongono di 2 cannoncini da 25/80 mm per la difesa ravvicinata.

Le capacità antisom variano ancora di più: tutte le FREMM imbarcano 2 elicotteri (NH-90 o AW-101), ma le 4 unità in versione ASW, oltre ai “Milas”, dispongono di 2 impianti trinati B-515 per MU-90 (presenti anche sulle GP, ma in versione binata), e di una suite sonar molto più completa, compreso un apparato rimorchiato. Completano le capacità di autodifesa i sistemi di guerra elettronica, 2 lancia-decoy SCLAR-H e 2 SLAT antisiluro.

Tuttavia, benché non ancora completato, il programma FREMM non rappresenta l’ultimo grido, per quanto riguarda le fregate.

Dovendo sostituire non solo 12 tra corvette “Minerva” e pattugliatori “Costellazioni” degli anni ’80, ma anche i 4 “Soldati”, dopo aver ragionato una decina di anni fa su OPV modulari da 2.500 t., con la Legge Navale del 2014 sono stati autorizzati i 10 Pattugliatori Polivalenti d’Altura (PPA), il cui capoclasse Thaon di Revel è stato varato il 15 giugno 2019, con 7 unità finanziate e 3 in opzione.

Definizione pudica, quella di “pattugliatori”, visto che i PPA nemmeno possono essere considerati delle mini-FREMM, come si era inizialmente ipotizzato, con i loro lunghi scafi slanciati che raggiungono i 143 metri fuori tutto (ma più stretti di 3 metri), e un dislocamento che, a seconda delle configurazioni, è compreso tra le 5.800 e le 6.300 tonnellate.

Le nuove unità, la cui costruzione è iniziata nel 2017 con l’impostazione delle prime 2 delle 7 contrattualizzate, e con consegne previste tra 2021 e 2026, sono infatti suddivise in 3 varianti, comunque modificabili, data la modularità che le caratterizza, al pari di un design avanzato, simboleggiato da una plancia di comando altamente innovativa e dalle antenne planari dei radar, e dalla prua a rostro (tipo “wave piercing”) che ne migliora le prestazioni idrodinamiche, anche in vista delle elevate velocità raggiungibili: sino a 32/33 nodi, grazie alla configurazione CODAGO (COmbined Diesel And Gas Or eLectric).

La variante standard di base (Light) prevede comunque una articolata dotazione sensoristica, completa del nuovo radar AESA 3D, sebbene in una configurazione basica, implementabile nelle versioni Light Plus e Full Combat, che disporrà anche di una suite sonar completa. L’armamento per tutti i PPA comprende un cannone da 127/64 mm LW/Vulcano, uno da 76/62 mm “Davide/Strales” ma nella nuova configurazione alleggerita “Sovrapponte”, 2 impianti da 25/80 mm in torrette a controllo remoto, 2 lanciarazzi SCLAR-H, e 2 elicotteri.

La difesa aerea viene affidata al sistema SAAM-ESD, incentrato su un complesso VLS a 16 celle “Sylver A70”, per missili Aster-15/30, nonché per i nuovissimi CAMM-ER: i PPA-Light potrebbero essere equipaggiati solo con questi nuovi sistemi, mentre la versione Full potrebbe disporre di un maggior numero di celle di lancio. Per questi ultimi poi è previsto l’imbarco di 8 lanciamissili antinave, per i nuovi “Teseo Mk-2/E-Evo”, con gittata raddoppiata, nuova elettronica, e capacità land-attack, nonché di lanciasiluri da 533 mm a doppio scopo, e da 324 mm antisom, questi ultimi previsti anche per i Light Plus. Ovviamente, le 2 varianti “leggere” sono predisposte per imbarcare l’intera panoplia di sistemi, ad esempio durante i periodi in cui i “Full” fossero ai grandi lavori, o per emergenza.

La modularità del progetto è poi legata anche al supporto alle operazioni di protezione civile, con aree dedicate soprattutto sui più sgombri “Light”.

Di fatto, i PPA sono comunque fregate, che andranno ad affiancare/integrare le più complesse FREMM, in taluni settori presentando diverse innovazioni tecnologiche, che in parte saranno poi retrofittate sulle “Bergamini”.

Al momento (aprile 2020), il Thaon di Revel ha iniziato le prove in mare, con consegna prevista in un anno, il PPA-2 Morosini è pronto al varo – posticipato per l’emergenza Covid-19 –, e altre 2 unità sono in costruzione, con una quinta pronta all’impostazione.

Nessuna conferma invece per i 3 esemplari in opzione, anche alla luce di nuovi programmi in fase di progettazione, e del “contratto egiziano” per le FREMM.

*Marinai nella storia*

Il prigioniero e la volontà di combattere

**Toschi e la voglia di non arrendersi mai**

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

Cosa succede al figlio di Priamo quando le armate vincitrici distruggono i giovani guerrieri e ne calpestano il popolo? Come viene percepita nella storia la figura del prigioniero e, in particolare, come spiegare la sua voglia di continuare a combattere fino alla fine? Occorre dare una risposta a quest’ultima domanda se si vuole comprendere appieno l’impresa di Elios Toschi e di molti altri che, benché caduti in cattività non si arresero cercando di scappare dalla prigionia. Quale era il destino dei prigionieri nei vari periodi? Nel XV secolo, l’inizio della formazione degli stati nazionali e lo svilupparsi della borghesia, portarono al superamento della mentalità cavalleresca dove solo i nobili cavalieri contavano e gli altri erano comparse che potevano essere eliminati. Nella battaglia di Agincourt del 1415 gli inglesi, per difendere la linea di posizione messa in seria difficoltà da un contrattacco francese, ordinarono ai soldati di guardia di uccidere i nemici catturati perché di intralcio alla difesa. Ma fu solo nel 1525, con la battaglia di Pavia e l’inizio dell’utilizzo massiccio della polvere da sparo, che si ebbe il senso e la misura della fine dell’era cavalleresca. Il pathos con cui fino a quel momento era stata vissuta la guerra tra pari, con le sue regole e i suoi cerimoniali, svanì. Il signore poteva essere ancora riscattato, se avesse avuto la sventura di cadere prigioniero, ma poteva anche essere ucciso da una pallottola vagante sparata da un qualsiasi fante. In campo militare si assistette, quindi, ad un ritorno alle tecniche della fanteria legionaria e con questa ad una uniformizzazione del valore materiale dell’individuo: uno valeva uno, quindi era il numero a diventare rilevante in uno scontro. Il singolo fante tornò ad essere l’artefice della guerra e perse quell’alone di disprezzo che l’aveva accompagnato per tutto il corso del medioevo. Il termine di soldato/fante/marinaio ridiventò sinonimo di coraggio, onore e fedeltà. Il tradizionale scambio prigionieri-denaro, pur rimanendo in vigore ancora per tutto il ‘500 ed anche oltre, assunse un ruolo di secondo piano sia per la nuova dignità di colui che combatteva, sia per motivi di praticità. All’inizio della battaglia una delle seguenti formule chiariva cosa sarebbe successo al vinto:

“con quartiere”: il catturatore prometteva di pagare le spese di vitto e alloggio al prigioniero finché non fosse giunto il riscatto;

“senza quartiere”: le spese di cui sopra non sarebbero state pagate;

“a discrezione”: chi si arrendeva accettava in partenza il trattamento che gli sarebbe stato inflitto e che comunque non comprendeva la morte;

“nessuna pietà”: implicava proprio la morte, non sarebbero stati fatti prigionieri.

Poi si procedette sistematicamente all’eliminazione dei vinti, indipendentemente dal loro stato sociale. Un esempio significativo di questo modus operandi è costituito dalla battaglia di Lepanto (1571) dove ci fu una netta distinzione tra i prigionieri dei popoli occidentali e gli altri. I primi furono giustiziati, i secondi costituirono merce di riscatto.

Allora il nobile, per non correre questi rischi, preferì delegare ad altri la sua antica prerogativa del combattimento commutando la sua prestazione in una somma di denaro con la quale il re assoldava soldati. Fu il momento dei mercenari. Non che il mestiere fosse nuovo. Colui che presta servizio dietro compenso è sempre esistito nella pratica delle armi. La guerra dei trent’anni è la dimostrazione del potere che i mercenari riuscirono a raggiungere arrivando a reggere da soli lunghi conflitti e tenendo l’Europa in un perenne campo di battaglia. Combattere divenne la professione di molti dei rappresentanti dei vecchi ceti aristocratici impoveriti, dei briganti, degli avventurieri in ricerca perenne della guerra come loro unica fonte di sostentamento e, in fondo, come unica ragione di vita. Con loro, gli insoddisfatti, gli emarginati, i vagabondi e tutti coloro che rifiutavano il lavoro pesante e malpagato della città. Il reclutamento degli uomini fu continuo e le truppe si ingrossavano sempre più.

La particolarità degli eserciti di questo periodo storico è che erano seguiti da un’altra massa di persone costituita da disperati e dai familiari dei soldati. Si formarono così delle tribù a cui bisognava provvedere materialmente e che, giocoforza, creavano una coscienza collettiva tesa esclusivamente al vantaggio immediato con eliminazione dell’ideologia dell’etica del miles. Il fatto che i civili seguissero le truppe si spiega con la ferocia che i soldati usavano nei confronti della popolazione. A questa, infatti venivano riservate le peggiori angherie, diventava l’oggetto dello strapotere del vincitore. Era normale che le persone venissero trascinate con la cavezza al collo e fatte morire di fame e di freddo ai margini delle strade dopo essere state torturate o violentate. Così, paradossalmente, i soldati prigionieri diventavano dei privilegiati rispetto ai civili anche se fatti di crudeltà nei loro confronti erano all’ordine del giorno. Episodi come quello di un soldato caduto prigioniero, tradotto in catene in un castello e lasciato morire di stenti, erano casi comuni nell’Europa del tempo. Accadeva spesso però che ai prigionieri mercenari venisse offerta l’opportunità di cambiare bandiera e di entrare nelle file del vincitore. Ciò cominciò a creare dei problemi anche perché, normalmente, il soldato di ventura era disposto a prestare servizio non solo a chi avesse pagato di più ma anche per soddisfare un proprio momentaneo interesse. I passaggi da una fila all’altra si verificavano anche durante le battaglie, nessuna posizione poteva venir data per scontata. Questo stato di cose cominciò a cambiare nell’ultima fase della guerra dei trent’anni. E fu l’esercito francese il primo ad essere completamente formato da coscritti della propria nazione animati da quel sentimento, sconosciuto a tutti finora, che è l’appartenenza ad un gruppo. Non che lo spirito nazionale fosse sconosciuto nell’Europa del periodo, ma in Francia si rivelò in forme e modi più incisivi che negli altri Paesi. Tale sentimento venne peraltro inculcato ai soldati soprattutto attraverso una disciplina ferrea, severissime sanzioni e pene anche per violazioni non gravi. Questo nuovo modo di utilizzare i soldati nazionali in guerra si rifletté anche sul trattamento riservato ai prigionieri che non solo non potevano più passare in massa da un esercito all’altro, abiurando il proprio, ma una volta catturati, e in mancanza di un rapido scambio con i propri, venivano uccisi o costretti a fare i galeotti sui vascelli. Vista la penuria di uomini, in alcuni casi gli eserciti belligeranti all’inizio delle ostilità stesero dei trattati di scambio – per esempio tra Francia e Savoia nel 1690 – in cui, grado per grado, corpo per corpo, era specificato l’ammontare del riscatto, in modo da conoscere quanti fanti restituire per un cavaliere o quanti militari semplici per un ufficiale o un sottufficiale.

Le fughe dalla prigionia erano sempre esistite ma, fino al seicento in numero limitato, perché ai prigionieri, in quanto professionisti, era stato spesso offerto l’arruolamento nell’esercito che li aveva catturati. In quel periodo cominciò invece ad esserci un aumento di evasioni. Dalla seconda metà del seicento la pratica della formazione nazionale degli eserciti si estese a tutta l’Europa e si radicalizzò la sorte del soldato prigioniero: morte, prigionia perpetua, lavoro forzato sulle imbarcazioni diventarono la fine dello sconfitto. Nel settecento, secolo dei lumi, vi fu un rifiorire delle caste militari e un ritorno al combattimento individuale tra pari come nella fase eroica della cavalleria medioevale. All’esaltazione dell’individuo, posto al di sopra delle leggi ordinarie, si contrappose il disprezzo per i gruppi sociali considerati inferiori. I nobili militari si riconoscevano in una casta sovranazionale che travalicava i confini dei singoli stati. Voltaire scriveva “gli ufficiali che ricevono più o meno la stessa educazione in tutta Europa hanno la stessa generosità”. Era una generosità che si manifestava anche nei confronti dei prigionieri catturati in battaglia: venivano messi in libertà dopo la sconfitta dell’esercito cui appartenevano anche se nella fase precedente la liberazione erano spesso oggetto di violenza. Gli omicidi divennero l’eccezione. Nel corso di quel secolo, pur con la quintuplicazione degli effettivi negli eserciti europei, i conflitti segnarono un numero di morti, sia in battaglia che tra i prigionieri, non molto rilevante. Tutto cambiò con la rivoluzione francese e le guerre ad essa conseguenti. Le vittime si moltiplicarono in quanto il prigioniero assumeva un valore in stretto rapporto al momento logistico, sussistenziale all’esercito vincente. Napoleone, per evitare che le truppe avversarie si ritirassero per riorganizzarsi, le faceva massacrare. Così fece Murat dopo la battaglia di Jena: trucidò tutti i fuggitivi. Durante la campagna d’Egitto, nella rivolta dell’autunno del 1798, gli arabi catturati dai francesi vennero giustiziati con le scuri per non sprecare munizioni. E anche i Russi lasciarono morire di fame e di freddo tutti i prigionieri catturati durante la ritirata di Napoleone.

Ma con il fatto che il soldato si sentisse sempre più parte integrante ed essenziale della nazione, la sorte del prigioniero, legata alla stessa, venne decisa nei trattati di pace. Solo l’appartenenza a popolazioni che non si sottomettevano o erano considerate “non civili” (all’epoca il concetto era più chiaro di oggi) continuava ad essere, per i prigionieri, motivo di morte. Il congresso di Vienna del 1815 trasformò la coscienza nazionale in spirito nazionalista. L’esercito, ormai formato esclusivamente da coscritti, diventò speculare alla nazione e al suo spirito a qualsiasi livello sociale. I prigionieri davano (e danno) corpo oggettivo alla vittoria e ne rappresentavano materialmente il trofeo. Al termine della battaglia, dopo la prigionia, il soldato, sia esso vincitore o vinto, poteva tornare a casa anche se, chiaramente, in condizioni diverse. I vinti al loro ritorno erano la prova vivente e tangibile delle fatiche, delle miserie e delle sofferenze di un popolo sconfitto.

Per quanto riguarda la corrispondenza dalla prigionia, elemento che darebbe sostanza ad una possibile ricerca sul trattamento riservato ai reclusi, non vi è, almeno per quanto riguarda la mia conoscenza, documentazione in merito prima del 1812 se si eccettua alcune lettere pubblicate dall’ufficio storico dell’Esercito nel 1912 in appendice alla relazione ufficiale sulla campagna di Russia edita per il centenario. Si sa che l’Austria consentì agli italiani, fatti prigionieri nel 1848, di corrispondere con le famiglie e, si può immaginare, che tale possibilità fosse concessa anche più tardi. Tuttavia, tutte le campagne successive furono così brevi che probabilmente la corrispondenza non ebbe quasi nemmeno il tempo di partire prima del rilascio dei prigionieri. E arriviamo al secolo ventesimo. Gli inizi del novecento videro l’ascesa progressiva del nazionalismo fino alla sua estrema identificazione con la patria. Il prigioniero, che anziché morire sul campo di battaglia, sopravviveva, veniva inizialmente considerato un codardo. In una guerra per la sopravvivenza di imperi, chi aveva la sventura di cadere in mano nemica assumeva la posizione del vinto, diventando un problema agli occhi del popolo e, soprattutto, dei familiari che rimanevano nel limbo aspettando notizie. C’erano due alternative: dimenticarlo e identificarlo con il caduto oppure considerarlo un disertore. Ciò non toglie che, fermi nelle loro convinzioni e nella loro voglia di combattere, molti prigionieri cercarono in tutti i modi di scappare e rientrare tra le proprie linee. Una ricerca fatta da Paolo Pozzato identifica il numero degli italiani fuggitivi in circa 4000; stima inoltre che, per quanto concerne gli ufficiali, tra quelli che scappavano, quelli che organizzavano e quelli che supportavano le fughe, la percentuale fosse del 20% dei reclusi). Molti austro ungarici, francesi e inglesi fecero lo stesso. La fuga di Canaris, il futuro capo dello spionaggio nazista dal sud America, ne è un esempio.

A peggiorare la vita del prigioniero subentrò anche il problema razziale al cui proposito Goethe scriveva “l’odio nazionale è una cosa assai singolare. È ai livelli più bassi della cultura che sempre lo trovate più forte e più violento”. La sinergia negativa che venne ad esserci tra il nazionalismo e l’identificazione della codardia nei confronti dei prigionieri portò, da una parte, alla logica dei campi di sterminio e dall’altra alla legittimazione dell’uso sistematico della violenza. Non ci fu quasi più differenza tra detenuto comune e prigioniero di guerra. Persa la dignità, affievolita la volontà di sopravvivenza, il vinto poteva solo fluttuare nella disperazione assoluta essendogli negata una vita normale. La convenzione dell’Aia del 1899 e il protocollo di Ginevra del 1925, che rappresentano le prime normative internazionali sulle condizioni dei prigionieri, non impedirono però che nella seconda guerra mondiale venissero attuate le stesse atrocità che nei secoli precedenti venivano applicate a chi si trovava nella medesima condizione. Oggi le bibliografie gli scritti di vita quotidiana dei prigionieri rappresentano una grande fetta del patrimonio collettivo del nostro Paese. Tra le testimonianze, a mio avviso, spicca per lucidità e arditezza quella del comandante Toschi. Chi era Elios Toschi? Era nato ad Ancona il 25 aprile 1908. A 16 anni, giovanissimo, aveva intrapreso il mestiere delle armi entrando nella Regia Accademia Navale di Livorno e uscendone con la nomina ad ufficiale del Genio Navale (GN). Tre anni più tardi, come i suoi pari-corso si era laureato in ingegneria navale all’Università di Genova. Finiti gli studi, si era imbarcato su vari sommergibili. Agli inizi degli anni ‘30, poiché la Regia Marina non disponeva di un numero di unità tali da fronteggiare la Royal Navy, bisognava escogitare un sistema che, con la tecnologia e il coraggio dell’uomo, sopperisse a tale mancanza. L’idea era quella di entrare nel porto nemico e immobilizzare le navi ivi ormeggiate minandole. Impresa non facile: erano necessari un’arma speciale e uomini disposti ad osare. Scrive la relazione ufficiale che, negli anni immediatamente precedenti la crisi dell’autunno del 1935 (Etiopia), alcuni ufficiali di marina dotati di immaginazione e inventiva, avevano pensato di adottare nuovi strumenti perfezionando dei rudimentali mezzi di offesa utilizzati nella Grande Guerra. Tra questi, Elios Toschi (Elios Toschi, *In fuga oltre l’Himalaya*, edizioni del borghese, 1968) e Teseo Tesei, allora tenenti del GN, progettarono una torpedine semovente che possedeva le caratteristiche volute per un mezzo d’assalto subacqueo. Fu così creata una nuova specialità presso il comando del 1° gruppo sommergibili. Dal 1 al 15 agosto dello stesso anno fu allestita una base e iniziarono i primi esperimenti con la torpedine semovente, esperimenti che portarono alla realizzazione del SLC (Siluro a Lenta Corsa) comunemente noto come maiale. Il reparto si trasformò nella 1a flottiglia MAS con sede a La Spezia. Tesei, promosso capitano GN, fu incaricato di dirigere la costruzione di nuovi semoventi e altri mezzi speciali. Scoppiata la guerra, Toschi fu imbarcato sulla torpediniera Calipso per partecipare all’operazione G.A.1, l’attacco con le nuove armi al porto di Alessandria, sede della flotta inglese. L’operazione, purtroppo, non si rivelò vincente e si concluse con l’affondamento, nel Golfo di Bomba, del regio sommergibile Iride, la perdita dello stato maggiore e della maggior parte dell’equipaggio del battello e della nave appoggio Monte Gargano. In quell’occasione, Toschi partecipò al salvataggio di sette uomini (di cui due morirono subito per emorragia interna e per fenomeni di embolia.) dell’Iride intrappolati a 18/20 metri di profondità e al recupero del materiale speciale. Fallita la prima operazione, il comando decise di ritentare con un’altra denominata G.A.2. Furono pertanto allestiti, in tutta fretta, due sommergibili, il Gondar e lo Sciré; i cilindri contenitori dei tre SLC furono sistemati in coperta; il comando fu affidato al tenente di vascello Francesco Brunetti, ex comandante dell’Iride salvatosi dall’affondamento e imbarcato su sua richiesta. A Toschi fu assegnato il sergente palombaro Umberto Ragnati. Come noto, anche questa operazione non ebbe successo; il Gondar, individuato dagli inglesi, fu sottoposto a caccia nelle acque di Alessandria e affondato. L’equipaggio riuscì a salvarsi, con l’eccezione dell’elettricista Luigi Longobardi, e fu raccolto in mare dal cacciatorpediniere Stuart e da una corvetta. Per loro la guerra era finita. Toschi venne portato ad Alessandria e, come gli altri ufficiali, interrogato. A questo primo gruppo furono affiancati ben presto gli ufficiali del sommergibile Berillo, affondato nel Mar Rosso. Tra questi vi era il tenente di vascello Camillo Milesi Ferretti (anche lui nel 1948 pubblicherà un libro dal titolo: *20.000 rupie di taglia*, ora ripubblicato con il titolo *Il tenente di vascello Camillo Milesi Ferretti*, ed. Bianchi) che diventerà il compagno delle fughe di Toschi che fu spostato, assieme agli altri italiani, prima verso il canale di Suez e successivamente in India. È in questa terra che cominciò l’avventura dei due ufficiali italiani che, desiderosi di riprendere la lotta, fedeli al giuramento prestato, riuscirono a fuggire. Ripresi, scapparono nuovamente arrivando a rifugiarsi a Goa (governatorato portoghese e, quindi, neutrale) dove appresero dell’armistizio e dell’uscita del Regno d’Italia dalle ostilità. Il libro di Toschi “In fuga oltre l’Himalaya” offre un vivissimo spaccato della società indiana, mette in luce la grande volontà dei nostri marinai di non arrendersi ma, soprattutto, porta a conoscenza del pubblico le sofferenze dei vinti. Ne deriva una nuova sensibilità nei confronti di chi prigioniero durante la guerra, da una parte o dall’altra, ha sofferto. La pubblicizzazione, infatti, porta ad una maggiore comprensione del problema anche se le esperienze successive mostrano come sia ancora lontana, nella coscienza collettiva, il considerare l’altro come proprio simile. Anzi, le ultime esperienze belliche sono purtroppo, il più delle volte, testimonianze di un ritorno al periodo della brutalità più bieca.

*I Parchi marini*

AREA MARINA PROTETTA **ARCIPELAGO TOSCANO**

Le sette isole dell’Arcipelago Toscano che punteggiano il Mar Tirreno settentrionale sono ancora incredibilmente selvagge, e l’avverbio non è usato a caso, se si pensa a come siano sfuggite allo sfruttamento turistico, nonostante la vicinanza delle coste.

Con 18.000 ettari di terra e 60.000 ettari di mare, l’Arcipelago costituisce il più esteso parco marino d’Europa, contraddistinto dalla presenza della macchia mediterranea, e del raro gabbiano corso, che è stato scelto come simbolo del Parco Nazionale. Le sette isole hanno diverse caratteristiche morfologiche, geologiche, ed hanno avuto una differente storia, tanto da presentare oggi significative differenze. Il fatto di trovarsi completamente all’interno di un’altra area marina protetta, quella del Santuario Internazionale dei Cetacei, contribuisce ulteriormente alla salvaguardia di queste isole, remote e vicine allo stesso tempo. Il Parco fu istituto come area marina internazionale con la legge 394-91 e tutelata nel 1999. Una leggenda, tanto bella da sembrare creata ad-hoc da un ufficio di marketing, narra che le sette isole altro non sarebbero che le perle della collana di Venere, da lei perse in mare durante una visita tra i mortali. Fino a 20.000 anni fa l’arcipelago era collegato alla penisola italica, ma chi può sapere cosa facessero le dee all’epoca?

**Un Parco tra terra e mare**

• È grande come 435 volte Milano

• Copre il 5,4% della superficie dei 24 Parchi Nazionali

• Area protetta a mare: 78%

• Area a terra: 22%

• Il Gabbiano corso è la specie simbolo

**Gorgona**

È l’isola più piccola e più settentrionale dell’Arcipelago. La presenza di un carcere, tutt’ora attivo, ne limita l’accessibilità, contribuendo alla salvaguardia dell’ambiente. Le costruzioni delle rocche della Repubblica Pisana, dell’antico carcere (1869), e di quelle, ben più imponenti, della nuova casa di reclusione dominano l’isola. Sulle coste di Gorgona vi sono numerose grotte e falesie.

Il paesaggio è anche segnato dai terrazzamenti costruiti dai detenuti, altrimenti è quasi completamente preservato nel suo carattere naturale. L’accesso è consentito solo con uno specifico permesso del Ministero di Grazia e Giustizia. In questo caso specifico il rispetto delle zone di tutela del Parco Nazionale è assicurato non solo dalla tradizionale Guardia Costiera, ma anche dai mezzi nautici della Polizia Penitenziaria. Nei mesi estivi è tuttavia possibile effettuare visite guidate, previa autorizzazione, lungo percorsi stabiliti che consentono di apprezzare le aspre bellezze della Gorgona. Grazie ai fondali profondi (la batimetrica dei 100 m viene raggiunta a meno di un km dalla costa) il mare è affollato di vita, con la possibilità di effettuare frequenti avvistamenti di delfini e balene.

Per la sua natura geologica sono presenti poche irregolarità nella morfologia del fondo e anche lo sviluppo di grotte è molto limitato. Tra queste la più nota è quella del “Bue Marino”, parzialmente sommersa, che si apre lungo la scogliera in prossimità di Cala Scirocco.

La cosa che più colpisce una volta messa la testa sott’acqua è l’incredibile limpidezza di queste acque (non di rado si può scorgere il fondo a 35-40 metri di distanza), che consente alla posidonia di spingersi fino a 38-40 metri di profondità, come si può osservare a Cala Scirocco. Questa pianta marina, quando il fondale lo consente, forma estese praterie che provvedono ad ossigenare le acque costiere, ospitando una flora e una fauna ricca di specie, alcune delle quali vivono sopra le foglie di posidonia.

Ma per il subacqueo lo spettacolo più bello è sicuramente offerto dalle pareti rocciose. A quote piuttosto modeste iniziano a comparire le prime gorgonie che, a partire da circa 15-20 metri dalla superficie, formano vere e proprie foreste.

Le piccole aragoste si spingono fino a pochi metri di profondità, ma per osservare gli esemplari più grandi è necessario scendere intorno ai 20 metri, dove nelle cavità non è raro scorgere anche i lupicanti. Un altro crostaceo poco diffuso altrove è la granseola, che in primavera risale le scogliere ed è facile da incontrare sul basso fondale roccioso. I saraghi sono comuni un po’ dappertutto e tra le rocce del fondo sono numerose le grosse murene, le corvine e le cernie di grosse dimensioni. Le piccole cerniotte si trovano facilmente in estate e autunno in pochi metri di profondità, mentre gli adulti vivono a quote maggiori. Tra la posidonia, con un po’ di fortuna, è possibile avvistare i dentici in caccia. Onnipresenti le castagnole e le castagnole rosse in branchi numerosi. Tra i pesci di passo è facile vedere le ricciole, le lecce, le palamite, il luccio di mare, le aguglie e varie specie di tonni. Tra gli incontri rari, ma non impossibili, c’è quello con la tartaruga marina: Gorgona, con la sua posizione “strategica” e i profondi fondali, costituisce un punto di passaggio per i migratori del mare, come appunto le tartarughe ma anche come i delfini, in particolare tursiopi e stenelle, che talvolta accompagnano le barche con le loro evoluzioni. Anche il cielo e le coste sono piene di vita, tanto che sono state censite circa cento specie di uccelli, tra stanziali e migratori di passo.

**Capraia**

È un’isola vulcanica, abitata sin dal neolitico, mentre romani, genovesi e pisani la utilizzarono come baluardo difensivo contro le incursioni dei pirati. Dal 1873 al 1986 è stata sede di una colonia penale, mentre oggi, con l’avvento di un turismo rispettoso dell’ambiente, le vecchie strutture sono in corso di recupero, per realizzare percorsi naturalistici e culturali.

Capraia è per estensione la terza isola dell’Arcipelago con ha una superficie di 19,3 kmq. È fra le realtà insulari più marittime, trovandosi a ben 54 km dalla costa continentale situata ad Est. A circa 40 km a NN-E si trova Gorgona e all’incirca alla stessa distanza ma a Sud è situata l’Elba. L’isola forma un comune autonomo nella provincia di Livorno con una popolazione di circa 300 abitanti. Due sono i centri abitati che si affacciano sulla più vasta insenatura isolana esposta ad Est: il nucleo del porto, semplice e graziosa frazione marinara, ed il paese, borgo più antico a ridosso del forte di San Giorgio. Il paese presenta le tipiche case fortezza ed è collegato al porto dall’unica strada asfaltata lunga circa 800 metri. Frequentata dai più antichi navigatori e sede di un insediamento residenziale romano, Capraia è stata anche oggetto di incursioni da parte dei pirati saraceni e turchi. Saranno, nel XVI secolo, i Genovesi del Banco di San Giorgio a renderla più sicura con l’omonima fortezza e a munirla di una serie di torri costiere. La storia moderna ha invece visto lo sviluppo di una colonia penale agricola, attiva dalla seconda metà del XIX secolo fino al 1986, che occupava la porzione settentrionale isolana.

Il fertile terreno vulcanico ha consentito la nascita di una intensa macchia mediterranea che in primavera ed estate è brulicante di vita, profumi, colori e suoni. A Capraia si incontra l’unico lago permanente dell’arcipelago, lo Stagnone, mezzo ettaro di acqua dolce che a primavera si ricopre della spettacolare fioritura del ranuncolo acquatico ed offre un punto di sosta agli uccelli di passo.

La punta meridionale dell’isola ospita Cala Rossa, residuo di un cratere vulcanico, che prende il nome dalle spettacolari rocce rosse. Lì vive una colonia di gabbiani corsi, per cui è proibito l’accesso durante i mesi di maggio e giugno. A Capraia è stato realizzato il “Sentiero Blu”, un percorso di sea-watching dedicato ai subacquei, che consente di apprezzare i punti più significativi di questo bel mare. La maggioranza dei punti è accessibile anche agli apneisti che, nuotando in superficie, possono osservare la fauna dei fondali, ricca di invertebrati (anemoni, polpi, pomodori di mare, ricci) e di branchi di pesci, come le castagnole nere, o i pesci volanti. Qui gli anfratti rocciosi celano le tane delle grandi cernie e poco lontano nuotano saraghi, dentici, orate e ricciole. Non mancano i cetacei: nel mare di Capraia, in pieno Santuario dei Cetacei Pelagos, si possono osservare le maestose balenottere e le evoluzioni delle veloci stenelle. Lungo il versante occidentale vi sono anche alcune grotte marine, tra cui quella della Foca, il cui nome ricorda un’epoca, non lontana, ma ormai irrimediabilmente scomparsa, in cui le foche monache vivevano nel nostro mare.

Lungo le coste vi sono anche alcuni isolotti e scogli, che rappresentano quasi un altro micro-arcipelago immerso nell’Arcipelago Toscano. Uno di questi, la Peraiola, ospita alcune specie esclusive (una lumaca ed una particolare ginestra senza spine, che colora di giallo intenso la minuscola scogliera).

**Isola d’Elba**

Di gran lunga la più grande e la più nota dell’arcipelago, è la terza isola italiana ed ospita vestigia storiche delle civiltà che vi si sono succedute: etruschi, greci, romani, pisani, medici, spagnoli, francesi. Il territorio è molto vario, ricco di boschi di lecci, castagni, pinete e querce, che si alternano alla macchia mediterranea di mirto, corbezzolo, erica e lentisco. La flora dell’Elba è anche ricca di variopinte orchidee spontanee. Lungo le strade ed i sentieri si aprono scorci incantevoli sulle spiagge, che spiccano sul blu cobalto delle acque. L’Elba ha esercitato da molti anni un sensibile richiamo turistico, per la varietà e la ricchezza delle bellezze naturalistiche, unitamente alla vicinanza con la costa, tanto da essere comodamente raggiungibile con un breve tragitto da Piombino a Rio Marina, Porto Azzurro e Porto Ferraio. Ed è quest’ultimo nome che ci ricorda lo sfruttamento delle ricche miniere dell’isola da tempi antichissimi, attività che è oggi fonte di itinerari geologici e storici. Oggi gran parte del territorio marino e terrestre sono tutelati. Lungo le coste si incontrano le praterie di posidonia, mentre in punti meno battuti dai turisti è possibile incontrare grossi pesci: dentici, orate, spigole e pesci luna, mentre tra le rocce coperte di corallo e di colonie di gorgonie si possono osservare aragoste, murene ed astici. A Portoferraio è in corso di restauro la tonnara dell’Enfola, che diverrà presto sede del museo del mare. L’Elba meriterebbe molto più spazio di quanto sia possibile qui dedicarne. Basterà ricordare che qui hanno sede due Case del Parco (presso la Fortezza Marciana e presso i Canali di Rio), che operano come centri di accoglienza ed informazione sulle attività e le risorse del Parco Nazionale. Inoltre sono attivi numerosi percorsi nella natura, tra cui quello della Grande Traversata Elbana, che attraversa completamente l’isola da Est ad Ovest.

**Pianosa**

Situata poco più a Sud dell’Elba, condivide con altre isole dell’arcipelago il passato di colonia penale. Ieri Pianosa era nota come Isola del Diavolo, ma dopo circa 150 anni di vita penitenziaria, tra cui carcere di massima sicurezza per mafiosi e terroristi, è oggi divenuta l’Isola del Silenzio. Pianosa è poco più di un basso scoglio calcareo, coperto di un tappeto di rosmarino e lentisco, su cui si trovano vestigia degli antichi abitanti (tra cui le monumentali catacombe cristiane, ed i restaurati bagni termali di Agrippa, che qui venne esiliato e poi ucciso dall’imperatore Tiberio) e, soprattutto, alcune costruzioni utilizzate dall’amministrazione penitenziaria che oggi, adeguatamente restaurate, offrono un interessante esempio di architettura ottocentesca, attraverso le visite guidate organizzate dalle guide. Dal punto di vista naturalistico l’isola è rocciosa, con alcune piccole insenature, e solo in una, Cala Giovanna, è permessa la balneazione. Qui è stato anche allestito un “sentiero blu” per la visita dei fondali. Lungo la costa, fino ad un miglio, è proibita la navigazione, e la zona di protezione integrale tutela anche gli isolotti di La Scarpa e La Scola. I fondali offrono praterie di Posidonia, grotte sottomarine (particolarmente bella quella di Punta del Grotone), e reperti di antiche ancore ed anfore, popolati da una fauna ittica particolarmente ricca, con saraghi, barracuda, cernie ed orate. Una grossa orata, in particolare, è solita frequentare il “sentiero blu”, seguendo i turisti al punto da essere stata soprannominata “Giovanna” dalle guide. Sull’isola di Pianosa il “CNR” (Consiglio Nazionale delle Ricerche) ha recentemente istituito un laboratorio interuniversitario su problematiche ambientali che ha ottenuto interessanti risultati, anche approfittando del quasi totale isolamento in cui l’isola trascorre gran parte dell’anno.

**L’Associazione per la difesa dell’Isola di Pianosa** - Via A. Ascoli 20 - 57127 Livorno

Sull’isola, durante il periodo delle visite turistiche, è presente anche l’Associazione per la difesa dell’Isola di Pianosa (onlus) che cura un’interessante mostra fotografica. Costituita dopo la chiusura del carcere, è nata dalla volontà di alcuni ex pianosini di far conoscere la storia della comunità che l’abitava, promuovere la rinascita dell’isola e sensibilizzare sulla condizione del paese ormai in rovina e soggetto a frequenti crolli. Il paese di Pianosa, essendo totalmente demaniale, era abitato unicamente dalle famiglie dei dipendenti del carcere che, una volta terminato il proprio servizio, lasciavano l’isola. Perciò alla chiusura definitiva della struttura detentiva è diventato un paese fantasma.

**Montecristo**

Deve la sua fama al romanzo di Dumas, ed è un massiccio cono di roccia granitica che si alza a picco dal mare raggiungendo i 650 m. d’altezza. L’isola non è accessibile se non con speciali permessi, gestiti dal Corpo Forestale dello Stato, ed è davvero selvaggia, con una scarsa vegetazione (quella che si salva dalla voracità delle capre selvatiche), salvo che in un’unica stretta gola alberata. I fondali sono molto ripidi e già alla distanza di soli 400 m dalla costa raggiungono la profondità di 100 m.. La tutela integrale a cui è sottoposta l’isola ed il mare circostante hanno consentito un’eccellente conservazione ambientale, sia pur a scapito (ovviamente) della sua fruibilità.

**L’isola del Giglio**

È la seconda dell’arcipelago per dimensione. Si presenta con dei caratteristici terrazzamenti coltivati a vigneti, che producono il famoso e raro Ansonico del Giglio. Queste opere monumentali, realizzate con blocchi di granito detti “greppe”, frutto di secoli di duro ed umile lavoro, sono state segnalate per l’inserimento tra i siti tutelati dall’Unesco.

D’interesse le antiche fortificazioni, ben conservate, di Giglio Castello, con mura medievali, torri merlate e stretti vicoli. Diverse insenature sabbiose si alternano a pareti di granito a picco sul blu del mare (la più nota è l’imponente Punta di Capel Rosso), creando affascinanti contrasti cromatici.

La prateria di Posidonia accoglie numerosi esemplari di Pinna Nobilis (le grandi Nacchere). La fauna marina affolla i fondali d’acqua limpida, specie intorno ai faraglioni. Il Giglio offre comoda ospitalità ed approdo ai visitatori.

**L’incidente della Costa Concordia**

Venerdì 13 gennaio 2012, alle 21:42, la nave da crociera Costa Concordia della compagnia Costa Crociere, proprietà dell’americana “Carnival”, stava navigando nell’alto Tirreno.

Nei pressi dell’isola urtò una roccia del gruppo delle Scole che causò un’enorme falla di circa 70 metri sul lato sinistro dell’opera viva provocando un forte sbandamento.

Per una combinazione di correnti e velocità, la nave si arenò sullo scalino roccioso del basso fondale a nord di Giglio Porto.

32 persone rimasero vittime del disastro. La mattina seguente fu ben visibile parte di uno scoglio delle Scole ancora incastrato nello scafo.

La nave è rimasta arenata fino al 22 luglio 2014, quando è stata rimorchiata e trasferita a Genova per la demolizione dopo una straordinaria operazione di recupero, frutto del progetto italiano messo realizzato dalla società “Micoperi” di Ravenna presieduta dal socio ANMI Silvio Bartolotti.

Il Comune è stato insignito di una onorificenza per l’impegno, la solidarietà e la generosità offerta ai naufraghi in quella occasione.

**Giannutri**

È l’isola più meridionale dell’arcipelago, con una forma a mezzaluna dalle coste ripide e frastagliate, su cui si aprono numerose grotte sottomarine, che un tempo offrivano rifugio alla foca monaca. Sull’isola si trovano i ruderi di una villa romana, con svettanti colonne e preziosi mosaici.

I fondali sono estremamente ricchi e variati, e richiamano numerosi subacquei. Intorno all’isola è in fase di allestimento un “sentiero blu” che consente di ammirare più facilmente le bellezze dei fondali sia agli apneisti che ai “bombolari” appassionati di sea-watching.

Caratteristica principale è la presenza di numerose grotte e cavità che offrono rifugio a molte specie, che offrono così un interessante spettacolo nell’acqua trasparente già a pochi metri di profondità. Sulle coste a picco, dove la profondità aumenta rapidamente ci si imbatte nel variopinto coralligeno, mentre all’interno delle grotte o lungo gli archi di pietra delle volte crollate, i rami di corallo rosso e le stelle marine punteggiano il panorama.

Già a poca distanza dalla costa non è inconsueto incontrare capodogli e balenottere. La presenza di numerosi relitti offre altre mete affascinanti per le immersioni, che vanno però eseguite con grande cautela e preparazione, dato la profondità a cui si trovano.

Oltre alle sette isole l’Arcipelago Toscano comprende anche una quarantina di isolotti, tra cui le note Formiche di Grosseto, la Formica di Montecristo (Scoglio d’Africa) e lo Scoglio della Meloria, con il celebre faro, dove i genovesi sconfissero la flotta pisana nel 1284. La Secca della Meloria è stata a sua volta classificata Area di Reperimento, con l’intenzione di farle seguire l’iter per divenire un’Area Marina Protetta in tempi probabilmente brevi.

**Relitto Nasim II**

Tipo: Cargo

Stazza: 870 tonnellate

Dimensioni: 228 x 38.6 piedi.

Motorizzazione: Due diesel Sulzer 6TD36, BHP 1800

Cantiere di costruzione: Brooke Ltd marine, Lowestoft, Inghilterra

Anno di costruzione: 1959

Profondità min.: 47 metri

Profondità max.: 60 metri

Tipologia fondale: sabbioso

Interesse: biologico/naturalistico - fotografico

Visibilità: buona/ottima

Correnti: scarse in prevalenza N\S

Posizione: a circa 500 mt da cala maestra.

L’11 febbraio del 1976 la nave cargo Nasim II molla gli ormeggi nel porto di Livorno diretto ad Alessandria d’Egitto. Il manifesto di carico era costituito da 49 automobili (12 Fiat, 35 Peugeot e 2 Mercedes), 16 rimorchi e 3 carrelli elevatori destinati al mercato nordafricano. Dal racconto dei testimoni si capisce che sebbene il mare fosse calmo alle 04.30 del mattino del 12 febbraio la nave urtò le rocce di Punta Scaletta dell’Isola di Giannutri e colò a picco nelle acque tra Punta Pennello e Cala Maestra, a poca distanza da riva. Già dai primi giorni successivi al naufragio, il relitto subì la razzia dei subacquei che tornavano con il loro bottino strappato alla nave, formato da sportelli, auto, sedili e tutto quanto era asportabile e rivendibile. Un vecchio carpentiere, testimone del naufragio, descrive come dopo la collisione il comandante avrebbe tentato di dirigere la prua all’interno della piccola baia di cala maestra nel tentativo di incagliare l’unità evitando l’affondamento. Ecco la spiegazione per cui il relitto oggi poggia sul fondale sabbioso con la prua rivolta verso Nord, anziché verso Sud, come la direzione della sua rotta lascerebbe presupporre. Oggi giace su un fondale sabbioso di circa 60 metri, adagiato sulla fiancata di sinistra, con il ponte rivolto verso il mare aperto e la prua verso Cala Maestra. Le autovetture trasportate sul ponte si trovano invece sparpagliate sul fondo, tra i 33 e i 60 metri.

**Naufragio dell’Anna Bianca**

La leggenda narra che la notte del 3 aprile 1971 la nave (che in principio, prima della Seconda Guerra Mondiale si chiamava Vivien e ha cambiato nome più volte nella storia) sia stata affondata dal suo equipaggio per intascare il premio dell’assicurazione in quanto il mare era calmo e la visibilità ottima. Altre voci riportano invece che la nave sia affondata durante una notte di burrasca a causa di una collisione con uno scoglio. Qualunque sia la verità oggi il relitto si trova a un centinaio di metri dalla costa al centro della cala (Cala Ischiaiola, nella zona due del parco) a una profondità che varia dai -34mt ai -52mt.

*Cultura marinara*

**Popoli diversi che guardano lo stesso mare**

Una differente percezione del Mare Mediterraneo

nelle opere letterarie degli antichi Greci e Romani

**Di Emmanuela Monego - Socia del Gruppo di Roma**

**Voci di un mondo che nacque dal mare**

Lo sviluppo della civiltà greca è legato al mare. Eccettuate certe zone interne, il rilievo e la povertà del territorio spinsero gli abitanti delle poleis a navigare prima per sopravvivere, poi per controllare aree sempre più lontane. Quattro secoli prima della lega delio-attica già percorrevano l’Egeo, lo Ionio e il Tirreno, fondando nuove città sulle coste: il mare, i Greci, lo avevano già nel sangue. I poemi omerici, risalenti al IX/VIII secolo a.C., raccontano una grande spedizione greca svoltasi trecento anni prima per il controllo sull’Asia Minore, tentativo forse, al di là di miti e leggende, di un’antica colonizzazione al culmine della potenza micenea.

Nei versi colpisce anzitutto la varietà di termini che indicano il mare, ben quattro diverse parole (als, pelagos, thalassa e pontos, sulle cui sfumature ancora si discute) unite ad un’immensa quantità di aggettivi: scintillante, lucente, scuro, splendente, schiumoso, nebbioso, gonfio, ribollente, brillante, infinito, cangiante, celeste, verdastro, purpureo, violaceo, grigio, canuto, del colore del vino, dalla voce possente, umido sentiero... La ricchezza di vocabolario rispecchia la ricchezza di immaginazione, e fa capire che il marinaio greco, nonostante la fatica e i pericoli, era capace di cogliere e contemplare la bellezza mutevole della distesa salata, presenza costante nella sua anima. La fantasia colmò gli abissi di esseri soprannaturali, malvagi e mostruosi come le sirene, Scilla e Cariddi, ma anche benevoli e affascinanti come le Nereidi, che riportavano i marinai sulla rotta perduta, descritte così dal poeta Bacchilide: “Dal loro corpo luminoso emanava una luce come fuoco, le chiome erano cinte da nastri trapunti d’oro. Allietavano il cuore con la danza, muovendo gli umidi piedi…”. Una di loro, Anfitrite, era la sposa del dio Poseidone; Tetide invece preferì sposare un uomo, Peleo, generando con lui l’eroe Achille. Alceo rappresenta la tempesta con parole vive e sofferte: “… Una rissa di venti, un’onda che si avventa, un’altra da ogni lato… nel mezzo noi, la nave alla deriva, gorgo di tenebra e la bufera (ci) strema, atrocemente. L’acqua già trabocca, la vela tutta lacera ormai lunghi brandelli, lente le sartie e il timone...” Per il suo contemporaneo Semonide, invece, il mare “calmo e placido è invito al navigare, e delizia a stagione d’estate” ma è imprevedibile come i capricci di una donna. Eschilo nell’Agamennone (vv.738/739) descrive la luminosa bellezza di Elena come un “sereno di mare senza vento”: qui il paragone fra il mare e la donna è nascosto fra le righe, ma è importante rilevarlo anche perché le parole als e thalassa, due delle quattro che significano mare, sono di genere femminile.

C’è posto anche per gli animali marini: Alcmane descrive il volo “a fior dell’onda” delle alcioni dalle piume “coi riflessi dei flutti”; Anite i balzi gioiosi del delfino lungo i fianchi delle navi; Luciano inventa una balena così grande da ospitare nel suo stomaco un bosco abitato da naufraghi predecessori di Geppetto e Pinocchio. Quando il mondo greco perse per sempre la sua travagliata libertà, smarrì anche la voglia di avventure sul mare divenuto fonte di inutili rischi e disagi: “Mi rallegra la terra (...) dove anche se urla il vento cantano i rami dei pini. Davvero brutta l’esistenza che il pescatore trascina: per casa ha una barca, per fatica il mare, per raccolto gli irrequieti pesci”.

Parla Mosco, nato in quella Siracusa che un tempo aveva umiliato Atene; ma da allora sono cambiate tante cose, ed è ormai palese il tramonto di un’epoca.

**Voci di un popolo che dominò anche il mare**

I Romani nacquero contadini e pastori, non marinai; le loro divinità più antiche appartengono al mondo rurale, i riti arcaici accompagnavano il lavoro nei campi; nel periodo in cui Atene dominava l’Egeo, Roma si faceva spazio faticosamente nel Lazio. La sua espansione a cerchi concentrici raggiungerà quasi cinquecento anni dopo la fondazione (tradizionalmente 753 a.C.) le coste peninsulari; alla fine del III secolo comincia la contesa per il dominio sul mare che porterà alla sconfitta di Cartagine e alla conquista del Mediterraneo orientale, svelando ai vincitori l’immenso patrimonio artistico e filosofico della cultura greca: un mondo nuovo, oggetto di ammirazione e devota imitazione. A questo periodo risalgono le opere più antiche della letteratura latina, giunte a noi attraverso frammentarie citazioni: tragedie, commedie, poemi epico-storici che attingono a man bassa dal corrispondente repertorio greco. Spesso il mare è lo sfondo di viaggi e battaglie: più che brillare di luce propria, però, prende vita nel contrastato rapporto con l’uomo che vi si avventura. Frequenti le descrizioni di tempeste, fonte di panico e tormento per i marinai; quando invece tutto fila per il meglio, compare puntualmente l’immagine dei flutti che spumeggiano battuti dai remi, da cui si intuisce la fatica dei rematori. La navigazione, per i Romani, sembra essere un’esperienza assai poco piacevole. “Questo battello che vedete(...) un giorno era la nave più veloce(...). Esso era albero frondoso(...), poi portò il suo signore per molti mari indomiti. Ora invecchia in pace, dimenticato” (Catullo, carme 4); la barca dismessa e abbandonata conosce finalmente un sereno riposo, preferibile ai travagli della navigazione. Il cantore romano delle peripezie di viaggio è naturalmente Virgilio: la tempesta scaraventa puntualmente nell’ignoto il povero Enea ogni volta che sembra giunto ad un passo dal traguardo. Inutile dirlo, il poeta preferiva la placida quiete campagnola alle onde insidiose, ma sapeva apprezzare ovunque la bellezza della natura, e ci offre più di qualche scorcio di mare sereno: “E già di raggi il mar s’imporporava, e su nel cielo, con la rosea biga, la bionda Aurora fulgida splendeva, quando l’aura posò, e tacque a un tratto ogni alito di vento” (En. VII 34-39); “Spirano lievi l’aure nella notte, mentre nel ciel splende la luna, e tutto sotto il tremulo lume il mar scintilla…” (En. VII 10-12). Attenzione però: anche la calma diventa insidia sul mare, e abbandonandosi al riposo notturno il nocchiere Palinuro si addormenta, cade in mare e affoga. La diffidenza intuibile nei versi dei poeti viene espressa a chiare lettere dallo scienziato Plinio il Vecchio (Nat. Hist. II, 63): “Le acque si trasformano in pioggia, grandine, flutti, torrenti; l’aria si trasforma in turbini e tempeste; la terra, invece, è sempre benevola, mite, indulgente, disposta a soccorrere i bisogni degli uomini”.

Com’è diversa l’ostilità dell’elemento acqua dalla definizione omerica del mare come “grembo” (Il. VII 514-517, VIII 667-669), protettivo nell’accogliere ciò che si è concluso e nello schiudere ciò che comincerà: qui il mare è non solo donna, ma anche madre, cioè fonte di vita, mentre per i Romani la madre feconda e alimentatrice resterà sempre e solo la terra. Bastano due geniali neologismi di Lucrezio Caro, contrapposti fra loro nel proemio al “De Rerum Natura”, per condensare concettualmente due mondi antitetici: il mare è navigerum, portatore di navi, mezzo da percorrere per giungere alla meta; la terra è frugiferens, generatrice di frutti, colei che nutre le stirpi dei viventi.

Non c’è osmosi fra i due ambienti, che restano distanti e differenziati nelle loro funzioni così come negli stati d’animo che generano nel lettore; l’espressione Mare Nostrum indica più il compiacimento per il controllo politico dell’intero bacino che un rapporto empatico o un legame affettivo. Le potenti e solide flotte romane non spiccarono mai il volo oltre le colonne d’Ercole, come la leggenda narra abbia osato fare l’ormai anziano Odisseo a costo della vita e come probabilmente fecero altri spericolati e fantasiosi avventurieri.

**Nota della Redazione**

Tuttavia, l’esistenza della colonia romana nell’attuale Marocco con capitale Volubilis, rende concreta la possibilità che vi avvenissero scambi e traffico commerciali anche via mare; dunque oltre lo Stretto di Gibilterra o Colonne d’Ercole.

**Emmanuela Monego**

È nata a Napoli nel 1960. Laureata in lettere classiche nel 1984 all’università La Sapienza di Roma, ha insegnato letteratura italiana al liceo classico dal 1984 al 1991. Sposata e madre di tre figlie, ha collaborato dal 2011 al 2019 al mensile “Frate Indovino”. Attualmente vive fra Siracusa e Roma.

*Storie di Navi*

**Le foto e gli esperimenti della Regia Marina**

**1872-1877**

**Di Ciro Paoletti - Storico**

Com’è noto, militari, mezzi e legni italiani iniziarono a comparire nelle fotografie fin dagli anni ’40 dell’Ottocento, quando furono immortalate alcune navi della Regia Marina Sarda. Non è chiaro se e quanto le foto in Italia siano state adoperate nel decennio successive per fini differenti dalla ritrattistica; è certo però che a partire dalla Seconda Guerra d’Indipendenza le foto di soggetto militare divennero via via più frequenti. Ben presto ci si rese conto dell’importanza della fotografia per la documentazione e lo studio in materia tecnica e la Regia Marina, forza militare tecnica al massimo grado, se ne avvalse in maniera notevole. Prescindendo dalla famosa serie che mostra lo sviluppo dei lavori dell’Arsenale e del Bacino della Spezia negli Anni ’60, un momento fondamentale si ebbe nel 1872, quando la Regia Marina cominciò a sperimentare le torpedini a Venezia.

Non si sa chi abbia avuto l’idea di fotografare i risultati per documentare gli effetti, ma sappiamo che fu fatto e che la Rivista Marittima li pubblicò e, salvo errore, questa sembra essere la prima documentazione fotografica di esperimenti mai apparsa su una rivista militare.

A dire il vero, fin dal suo primo numero, nel 1867, la Rivista aveva incluso illustrazioni, ma si trattava di disegni, di incisioni, magari a colori, non di foto.

La ragione era semplice. A quel tempo non si potevano ancora imprimere fotografie su una normale pagina. Bisognava stamparle a parte e poi inserirle al momento della rilegatura, come immagini fuori testo, il che prendeva più tempo e costava di più. Questa è probabilmente la ragione per cui negli Anni ’70 le foto vennero usate solo due volte, cioè quando si trattò di far conoscere al personale dei progressi straordinari nel campo degli armamenti..

Il primo caso fu quello delle torpedini.

La Marina le aveva prese in considerazione intorno alla metà degli Anni ’60 e, dopo i primi esperimenti nel 1869, aveva dato la precedenza alle mine da blocco, senza peraltro interrompere prove e collaudi.

Per questo motive nel maggio del 1872 vennero eseguiti a Venezia delle prove con risultati assai interessanti. Nel precedente mese di marzo la Commissione delle Torpedini aveva sottoposto al Ministero un programma di esperimenti da eseguirsi su recipienti di ferro dalle caratteristiche simili a quelle della chiglia e del bagnasciuga d’una nave.

Per ridurre le spese e assicurarsi una resistenza paragonabile a quelle delle corazze navali, era stato deciso d’adoperare quattro vecchie caldaie del Monzambano e del Tripoli, dalle pareti spesse dieci millimetri e dal peso di 18 tonnellate l’una, mentre la torpedine di prova era una semplice scatola di metallo contenente 60 kg di polvere da sparo.

Il risultato degli esperimenti fu considerate valido e, dopo la quarta e la quinta prova, il 28 maggio 1872, la Marina concluse che una torpedine contenente 60 kg di polvere nera, o d’un esplosivo simile, una volta in contatto colla fiancata d’un vascello, anche se a tre metri sott’acqua, l’avrebbe colato a picco e che il medesimo risultato si sarebbe ottenuto pure se la torpedine fosse stata a mezzo metro di distanza dalla blindatura, purché la carica fosse aumentata del 50% per superare la resistenza dell’acqua e che, per qualsiasi tipo di natante, la distanza di sicurezza da una torpedine fosse di sei metri.

I risultati degli esperimenti furono pubblicati in un dettagliato articolo pubblicato sulla Rivista Marittima tre mesi dopo, sul numero dell’agosto 1872: giusto il tempo di scriverlo e stamparlo, insomma. Una tale rapidità nel divulgare un esperimento militare che si sarebbe dovuto supporre segretissimo già da sola bastava a dimostrare quanto stesse a cuore ai vertici della Marina dimostrare in maniera inequivocabile la pericolosità della nuova arma, così da convincere Ministero e Parlamento ad adottarla; e in effetti l’articolo era così completo e preciso che nessuno avrebbe potuto obiettare nulla, per di più le immagini parlavano da sole. Qui se ne riportano solo un paio. La resa non è eccezionale perché un secolo e mezzo ha lasciato traccia, facendo impallidire le immagini e virandole sull’ocra, però dovrebbe bastare a capire che idea potessero essersi fatti i lettori di allora. Le foto parlavano e dicevano che danni una carica relativamente piccola poteva infliggere a una massa metallica di 18 tonnellate espressamente progettata per resistere a sforzi notevoli.

La pubblicazione di quelle foto fu importante specie perché si trattò delle prime pubblicate su una rivista militare italiana, anzi, fu uno dei primi casi al mondo, visto che la prima fotografia su una rivista francese sarebbe apparsa su l’Illustration solo diciannove anni dopo, nel 1891, seguita a breve dalle prime su una rivista italiana non militare.

L’effetto degli esperimenti e delle foto non tardò. Circa diciotto mesi dopo, ai primi del 1874, il Ministero della Marina annunciò l’adozione delle torpedini, in quel momento considerate la più micidiale arma offensiva esistente nella guerra marittima.

In seguito la marina non fece molto uso di foto sulle sue pubblicazioni. Se ne ebbero di tanto in tanto – poche, comunque – di tipo tecnico, come quella dell’agosto 1874 relativa al nuovo bacino galleggiante del porto di Genova, ma per averne di relative agli armamenti si dové aspettare fino al 1876, quando venne pubblicato in varie puntate un esaustivo servizio sulle prove del cannone da 100 tonnellate fatte al Balipedio del Muggiano.

Grazie allo sviluppo dell’industria pesante nazionale, Benedetto Brin, divenuto ministro della Marina nel 1876 aveva potuto progettare un nuovo tipo di corazzata, il Duilio, da 12265 tonnellate, che raggiungeva i 15 nodi grazie ai 7710 cavalli vapore sviluppati dalle sue macchine.

Armato con quattro cannoni da 450 millimetri, pesanti 100 tonnellate l’uno e con tre cannoni da 120, due da 75, otto da 57, 22 mitragliere da 37 e tre lanciasiluri, era stato impostato nell’aprile del 1873 per essere varato a Castellammare di Stabia l’8 maggio del 1876.

Le sue corazze, appositamente progettate da Brin, erano spesse da 45 a 55 centimetri e battevano in robustezza pure quelle a sistema Sandwich, montate sull’HMS Inflexible. e considerate le più robuste del tempo.

Il primo pezzo da 100 tonnellate arrivò dall’Inghilterra sul Regio Trasporto Europa nel 1876 e fu impiegato subito per collaudare le corazze al Muggiano. Le prove furono molto semplici ma tecnicamente approfondite: si spararono alcuni colpi con differenti cannoni contro diversi bersagli costituiti dalle più resistenti corazze del tempo.

Il risultato – come del resto Brin aveva calcolato – fu stupefacente. Le corazze Sandwich vennero tranquillamente danneggiate dai pezzi minori e forate da quello da 100 tonnellate, mentre le corazze di Brin, i “55 centimetri di Brin”, come erano chiamate, resisterono senza difficoltà, dimostrando che la classe Duilio avrebbe avuto i cannoni più potenti e le corazze più resistenti mai prodotte fino a quel momento.

Infatti “Tutti i bersagli rappresentavano la murata del Duilio rivestita di piastre di specie diverse; la corazzatura era sempre di 55 centimetri di ferro, in uno solo o in due spessori”.

“Essi erano disposti in una stessa linea a poco più di 100 metri dalla banchina alla quale era accostato il pontone del cannone da 100 tonnellate.

Presso la banchina si trovava una batteria di tre cannoni minori, che furono anche sparati contro le corazze. Uno di essi era da 28c A.R.C. (25 tonnellate) e gli altri due da 25 c n.1 A.R.C. (18 tonnellate); questi cannoni venivano tolti via quando si tirava col cannone da 100 tonnellate per sgombrargli la linea di tiro”.

Non è il caso di riprodurre qui tutte e 26 le foto che corredarono le due puntate del servizio pubblicato dalla Rivista Marittima. Alcune basteranno a dare un’idea.

La prima mostra i bersagli prima del tiro e, messa in comparazione con le altre – rispettivamente la terza, la diciassettesima, la diciottesima e la ventiduesima della serie – dà un’idea chiarissima della devastante potenza del cannone da 100 tonnellate, così come la diede allora ai lettori. La differenza fra allora e adesso è che a quel tempo i rottami mostrati dalle foto erano quelli delle più resistenti corazze che si conoscessero in tutto il mondo, masse d’acciaio omogeneo il cui spessore può essere apprezzato in particolare nella terza immagine della serie, paragonandolo ai membri della commissione in piedi sul bersaglio a poca distanza dalle piastre.

Un nota speciale merita la 24ª foto della serie, che qui è l’ultima, nel cui sfondo si intravedono le strutture portanti dei cavi elettrici per la misurazione dei colpi e, in una specie di quadratino quasi al centro della foto, una cosa indistinta che, una volta ingrandita si rivela essere il cannone da 100 tonnellate.

Dopo questi due articoli la Rivista Marittima smise di pubblicare fotografie fino all’inizio del XX Secolo. Non sappiamo perché, ma forse delle ragionevoli misure di segretezza prevalsero su quella che era una possibilità tanto dì aggiornare il personale rapidamente e in modo efficace, quanto di informare un eventuale nemico degli ultimi risultati raggiunti.

Restava il fatto che coi suoi due servizi fotografici la Marina si era rivelata capace di precorrere i tempi, adoperando un mezzo tecnico conosciuto in una maniera nuova per informare presto e bene tutto il personale: l’uovo di Colombo, ma non per tutti.

*Seconda Guerra Mondiale*

**La battaglia di Midway**

**Di Roberto Domini - Socio del Gruppo di Vittorio Veneto**

*Se andrò in mare*

*che il mio cadavere torni spinto dalle onde;*

*se ai monti mi chiamerà il dovere*

*che il verde suolo sia il mio mantello di morte;*

*così, per onore dell’imperatore,*

*che io non muoia in pace nel letto di casa.*

Antica canzone nipponica

**Premessa**

Quando mi è stato chiesto di scrivere un breve articolo

su una battaglia avvenuta nella Seconda Guerra Mondiale

nei mesi di maggio o giugno, non ho potuto che scegliere

la battaglia di Midway, non solo per il suo ruolo fondamentale per il successo statunitense

nella guerra del Pacifico, ma soprattutto perché rappresenta un momento di svolta operativo:

è infatti la prima grande battaglia navalein cui il mezzo aereo si è dimostrato determinante.

Ho affrontato lo studio degli eventi utilizzando la storia in senso applicativo ovvero come un’analisi critica sia delle modalità di svolgimento dei fatti sia del comportamento umano.

Ciò consente di affrontare un momento storico definito, cercando indizi su quanto accaduto al fine di valutare gli eventuali effetti e insegnamenti nelle attività navali odierne.

In sostanza, la storia applicata può rappresentare un’ottima guida per valutare le conseguenze

degli errori commessi in passato e di cui conosciamo gli esiti, al fine di evitare

di ripeterli nuovamente.

Dopo una breve e generale introduzione, cercherò di spiegare cosa accadde nei primi sei mesi dopo Pearl Harbor sino a Midway, per poi concentrarmi sull’analisi degli eventi accaduti nei primi giorni di giugno 1942 e le conseguenze di quei fatti.

**Aspetti strategici**

H. P. Willmott (in The Last Century of Sea Power, vol. 2, pag. 451) scrive che il governo nipponico, nell’ottobre del 1940, sollecita un think tank chiamato Centro di studi sulla guerra totale (Soryokusen kenkyujo) composto da alcuni giovani (le fonti parlano di 30-36 persone di età compresa tra 31 e 37 anni) tra i più brillanti e di diversa estrazione ed esperienza (provenienti dalle Forze armate, dalla società civile e dai media) al fine di elaborare uno studio strategico olistico sull’impatto economico di una guerra contro gli Stati Uniti e sul futuro del Giappone. Gli esiti presentati il 27 agosto 1941 indicano che il Giappone non sarà in grado di resistere alla guerra contro la Cina (dove operano sin dal 1937 un milione e mezzo di soldati giapponesi) qualora essa si dovesse protrarre oltre i 5 anni. Indica inoltre che una lunga guerra contro gli Stati Uniti non potrebbe mai essere vinta. Per giustificare tale valutazione si sottolinea che i trasporti marittimi - indispensabili alla sua sopravvivenza soprattutto per il trasporto di petrolio – sono insufficienti a sostenere lo sforzo bellico già nella seconda metà dell’anno 1943 (in effetti il Giappone esaurisce le riserve di combustibile nell’ottobre del 1943) e che a fine 1944 si sarebbe raggiunto il punto limite oltre al quale non si sarebbe più potuto sostenere logisticamente lo sforzo bellico. Si evidenzia inoltre che l’Unione Sovietica avrebbe potuto attaccare il Giappone nelle fasi finali del conflitto, ma non è fatto alcun cenno all’utilizzo della bomba atomica da parte statunitense. L’esito dello studio però è seppellito, tutti coloro che mettono in dubbio l’alleanza con la Germania e criticano l’eventualità di una guerra contro l’Impero britannico e USA sono messi da parte. Uno studio di questo tipo avrebbe dovuto costringere la leadership nipponica a più accurate valutazioni, ma anziché fare tesoro dei dati emersi, la guida politica preferisce la guerra piuttosto che ricercare una soluzione diplomatica. Sebbene queste informazioni siano riservate a una cerchia molto ristretta di persone, si può immaginare che, nonostante tutto, il rapporto del Soryokusen kenkyujo sia stato diffuso nella Marina Imperiale in quanto Tameichi Hara, un ufficiale di marina comandante di unità navale, riporta la voce diffusa prima dell’attacco a Pearl Harbor che la marina nipponica sarebbe in grado di “...combattere con vigore solo per due anni”. Si potrebbe quasi affermare che da un lato la leadership del paese sia ben consapevole del rischio di una guerra contro gli Stati Uniti, dall’altro la spinta guerriera della casta militare controbatte a ogni valutazione realistica con l’esaltazione dei fattori di potenza e la sottostima delle condizioni di vulnerabilità. Lo stesso reparto operazioni dello Stato Maggiore della Marina si uniforma a questa tendenza contestando i risultati emersi e affermando, già nell’estate del 1941, che le perdite di naviglio mercantile eventualmente subite, sarebbero state ripianate annualmente dalla cantieristica nazionale. In realtà questa risulta una valutazione troppo ottimistica in quanto, se da un lato dal 1936 al 1941 la produzione navale di naviglio mercantile non supera un valore massimo annuale di 432.000 tonnellate (minimo di 237.000), all’atto pratico le perdite sono nel 1942 pari a 990.246 tonn. e nel 1943 pari a 1.771.350 tonn., riducendo fortemente sia le capacità industriali sia la sopravvivenza della popolazione.

In questo dilemma risiedono forse le premesse di Midway. Chiunque sia a conoscenza della vera situazione, sa assai bene che gli obiettivi della Marina imperiale sono di proteggere la madrepatria da attacchi avversari e raggiungere una vittoria sul campo tale da costringere gli Stati Uniti a sedersi a un tavolo negoziale. Non è quindi un caso che Yamamoto parli ai comandanti delle unità navali a bordo della nave ammiraglia il 9 ottobre 1941 in questi termini: ”...Una volta che la nazione abbia deciso la guerra contro gli alleati, sarà compito della flotta difenderla e sconfiggere il nemico”. Purtroppo per i giapponesi tutto ciò rappresenta un piano sbagliato, in quanto sin da subito una pace separata con il Giappone viene scartata in una delle prime riunioni tra Roosevelt e Churchill. Per la US Navy le scelte strategiche sono di impedire che i giapponesi riescano a giungere a colpire il territorio metropolitano alleato.

Per fare questo devono distruggere la flotta avversaria, impedendole sia la conquista di atolli e isole in grado di consentire l’estensione del raggio d’azione nipponico, sia lo sbarco di forze in Australia, mantenendo un collegamento costante ed efficace con gli alleati dell’impero britannico. L’eventuale pace sarebbe avvenuta dopo una resa incondizionata.

**La strategia nipponica**

Il piano strategico nipponico è presentato dal Quartiere Generale imperiale (Ministri della Guerra e della Marina, i 2 Capi e i 2 SS.CC ) al Consiglio di guerra (centro di potere politico) in data 6 settembre 1941 e approvato in data 5 novembre. I principali punti sono:

1 Attacco con portaerei alla base statunitense di Pearl Harbor nelle Hawaii.

2 Sbarchi simultanei a Guam, Wake, isole Gilbert, penisola malese, Hong Kong, Borneo settentrionale, Luzon nelle Filippine e invasione della Thailandia.

3 Sfruttamento dei successi con conquista di Manila, invasione di Mindanao e occupazione di Singapore.

4 Invasione delle Indie olandesi e continuazione dell’offensiva in Cina.

5 Attacco alla Birmania e costituzione di un perimetro difensivo passante per le Isole Kurili, Wake, le Marshall, le Gilbert, le Bismark, Nuova Guinea, Timor, Giava, Sumatra, Malesia, e i confini indo-birmani, dietro il quale poter dare intensiva attuazione allo sfruttamento dei territori invasi.

Il piano è da concludersi in 150 giorni. La guerra punta a obiettivi limitati, inducendo l’avversario allo status quo.

*Alberto Santoni, Storia Generale della Guerra in Asia e nel Pacifico, pagg. 113-114.*

**La strategia statunitense**

Tra il 23 dicembre 1941 e il 14 gennaio 1942 si tiene a Washington la conferenza Arcadia tra Roosevelt e Churchill.

Sono concordati i seguenti provvedimenti:

1 Conferma della precedenza del fronte bellico europeo rispetto a quello del Pacifico in modo da sconfiggere prima la Germania e quindi il Giappone.

2 Sottoscrizione del patto delle Nazioni Unite tra Stati Uniti, Gran Bretagna. Unione Sovietica, Cina e altri 22 governi (tra questi Australia. India, Nuova Zelanda, Olanda, Panama). Tutti gli stati hanno l’obbligo di usare tutte le loro risorse contro i paesi dell’Asse.

3 Costituzione di un comando interalleato dei Capi di Stato Maggiore con sede a Washington allo scopo di coordinare tutte le operazioni belliche. I sovietici e i cinesi ne sono esclusi.

4 Costituzione di due consigli di guerra: uno a Londra per il teatro europeo e uno a Washington per il teatro del Pacifico.

5 Creazione di un comando unificato nel Pacifico sud-occidentale denominato ABDA (American, British, Dutch & Australian) sotto la direzione del Generale britannico Wavell.

*Alberto Santoni, Storia Generale della Guerra in Asia e nel Pacifico, pagg. 171-172.*

**Premesse operative**

Il Giappone è in guerra con la Cina sin dal 1937 e domina incontrastato in Corea, Manciuria, parte della Cina e l’Indocina francese passata sotto controllo nipponico, così come le Isole Marianne, le Caroline e le Marshall. Dopo l’attacco navale alla base americana di Pearl Harbor nelle Hawaii, l’Esercito (Dai-Nippon Teikoku Rikugun) e la Marina imperiale (Nippon Kaigun) giapponesi estendono il dominio sulla terraferma sino a Birmania, Thailandia, Singapore, Malesia, Filippine, Indonesia e Nuova Guinea. Sull’Oceano Pacifico sono state conquistate l’isola di Guam e l’atollo di Wake, allargando il controllo marittimo sino a distanze di 2.500 miglia nautiche verso est e 3.000 verso sud: questa vasta estensione di oceano avrebbe dovuto rappresentare un’adeguata profondità strategica atta a evitare qualsiasi attacco statunitense. Un patto di non aggressione è in vigore con l’Unione Sovietica e i due stati – sebbene si trovino su fronti opposti a causa delle rispettive alleanze - lo rispettano sino all’agosto del 1945, quando l’URSS invade alcuni territori insulari appartenenti al Giappone. Per il Giappone è essenziale evitare rischi da nord, lasciando che le uniche minacce provengano dai settori occidentali (nell’Oceano Indiano rimangono operative alcune unità della Royal Navy) o dai settori meridionali od orientali, dove la US Navy è in grado di operare anche sfruttando l’alleanza con Australia e Nuova Zelanda. Due gli eventi che modificano la strategia operativa giapponese che ottiene grandissimi risultati ovunque in Asia in tempi molto inferiori a quelli stimati: il raid su Tokio delle due portaerei Enterprise e Hornet e lo scontro avvenuto nel Mar dei Coralli. Nel primo caso la preoccupazione per la salvaguardia della vita dell’Imperatore spinge il comando della marina nipponica ad aumentare l’area sotto il proprio controllo ovvero ulteriormente allargare la profondità strategica oltre Wake, le isole Marshall e le Gilbert sino alle Midway. Secondariamente, la determinazione della US Navy a impedire l’interruzione delle SLOCs con l’Australia impone di non permettere l’avanzata giapponese in tale teatro operativo che, con lo scontro di Guadalcanal, diventa il secondo turning point strategico dopo Midway.

**Raid su Tokio (Ideato dal sommergibilista Captain E. Low)**

**Jimmy Doolittle - 18 aprile 1942**

Rappresenta il primo attacco statunitense sul Giappone. Dopo un intenso addestramento al decolIo da portaerei, l’operazione viene effettuata al comando dell’ammiraglio W. Halsey. 16 bombardieri B-25 Mitchell decollano dalla Hornet a circa 600 miglia dalle coste giapponesi anziché 400, perché avvistati da un peschereccio giapponese. Questo metterà a rischio la seconda parte della missione prevista con atterraggio in Cina dopo un volo di 1800 miglia. Il bombardamento di Tokio in ore diurne, pur non ottenendo risultati importanti, ha effetti sul morale della popolazione. In particolare, l’ammiraglio Yamamoto decide che la protezione dell'Imperatore debba prevedere una maggiore profondita strategica sul Pacifico e quindi Midway è la prima conseguenza dell’attacco pianificato di Doolittle, eroe dell’aviazione sia come pilota sia come ingegnere. Il morale delle forze USA è risollevato e lo spirito offensivo della US Navy è rafforzato.

**Battaglia del Mar dei Coralli - 4/8 maggio 1942**

Nell’aprile del 1942 i giapponesi non hanno ancora ultimato la conquista di territori insulari a nord dell’Australia, indispensabili a interrompere la direttrice Hawaii - Australia. Intervengono quindi con una forza navale, scortata da 2 portaerei (Shokaku e Zuikaku) allo scopo di conquistare Tulagi nelle ls. Salomone e Port Moresby nella Nuova Guinea. I piani nipponici sono intercettati dall’intelligence americana che risponde con una forza navale composta dalle P/A Lexington e Yorktown. Le ostilità cominciano il 4 maggio con l’attacco aereo USA alla base di Tulagi, con alcune perdite nipponiche. Nei giorni successivi le condimeteo avverse impediscono uno scontro tra le due flotte. Il 7 maggio la P/A leggera Shohu di scorta allo sbarco anfibio su Port Moresby affonda, colpita dagli aerei della US Navy. La risposta nipponica si concentra su CCTT e navi di supporto. Il giorno 8 maggio gli aerei della US Navy attaccano la Shokaku mentre i nipponici colpiscono la Yorktown e affondano la Lexington. La vittoria tattica è nipponica, ma quella strategica è statunitense, in quanto l’obiettivo nipponico non viene raggiunto. La battaglia del Mar dei Coralli è il primo in cui le portaerei svolgono un ruolo determinante.

**Premesse tattiche**

Si potrebbe disquisire su molteplici aspetti di natura tattica, ma preferisco concentrare la mia attenzione sulla svolta rappresentata dall’impiego dell’aereo come arma sul mare. La corazzata - nel suo ruolo di capital ship – rimane tale sino alla prima guerra mondiale. La battaglia dello Jutland ne rappresenta l’apogeo. Essa si è sostituita alle triere greche e romane, alle galee mediterranee e baltiche e ai vascelli. La guerra del Pacifico, e la battaglia delle Midway in particolare, vede la nascita della portaerei come nuova capital ship. Tale evidenza deriva dal fatto che nessuno scontro con uso di artiglieria ha luogo in quella circostanza, ma soprattutto che i bersagli, su cui si concentrano gli attacchi da entrambe le parti, sono soltanto le portaerei. “...Sebbene sia gli ammiragli giapponesi che gli americani spesso utilizzassero le corazzate come navi di bandiera, le portaerei rappresentarono il cuore delle principali operazioni navali del Pacifico” (Lincoln Paine, The Sea and Civilisation, a Maritime History of the World, pag. 572). La componente aeronavale imbarcata è costruita per far fronte a tre diverse missioni: esistono stormi di caccia che hanno lo scopo di insidiare gli aerei attaccanti, stormi di aerosiluranti con il compito di attaccare a bassa quota (intorno ai 30 metri) lanciando un siluro contro le navi nemiche e stormi di bombardieri in picchiata che attaccano da quote elevate e con angoli di attacco tra gli 80 e 90 gradi, rilasciando delle bombe che possono perforare la coperta ed esplodere internamente. L’uso dei siluri è certamente più efficace, ma è possibile che, con una ben coordinata azione delle combat air patrol e delle artigliere antiaeree di bordo, l’attacco possa essere contenuto negli effetti. I risultati dei bombardamenti in picchiata possono essere evitati solamente qualora la combat air patrol si trovi a quote elevate e intervenga prima della picchiata. Inoltre le artiglierie antiaeree - ad angolazioni superiori agli 80° - hanno un’efficacia ridotta.

**I protagonisti**

Gli ammiragli Nimitz (alle Hawaii) e Yamamoto (imbarcato, ma distante dagli eventi) hanno ruoli determinanti nella vittoria e nella sconfitta. Medesime differenze esistono tra gli ammiraglio Nagumo, piuttosto indeciso e poco adattabile, e Spruance abile calcolatore e coraggioso quanto basta ad accettare quello che Nimitz definisce come “rischio calcolato”. Il saggio Deconstructing Nimitz’s Principle of Calculated Risk di Robert C. Rubel apparso sul Naval War College Review n° 68 del 2015, discute di tale concetto che potremo sintetizzare traducendo il messaggio di Nimitz a Spruance come l’obbligo di puntare a un’accettabile probabilità di danni ricevibili da un nemico superiore ovvero evitare qualsiasi esposizione delle proprie navi ad attacchi avversari senza che esistano, contemporaneamente, buone possibilità di infliggergli - come risultato della propria esposizione - danni più gravi. Ciò è valido sia nel contrasto allo sbarco su Midway sia nella fase di attacco aeronavale. Spruance dimostra in più occasioni una innata capacità di calcolare gli eventi: dà ordine di dirigere sul nemico e fa decollare i suoi mezzi aerei conscio che essi arriveranno nel momento peggiore per i giapponesi. Durante le prima fasi della notte si allontana verso oriente per evitare gli attacchi notturni con siluri, ma intorno alle 02.00 del 5 giugno cambia rotta, avvicinandosi alle forze nipponiche allo scopo di infliggere nuovi danni.

**Isoruku Yamamoto**

Nasce nel 1884 e muore nel 1943. Si diploma presso l’accademia navale di Etajima nel 1904, partecipa alla guerra russo-giapponese nella battaglia di Tsushima del 1905, rimanendo ferito. Dal 1919 al 1921 frequenta I’università di Harvard. È addetto navale a Washington nel 1925 e migliora la sua conoscenza degli USA. È anche delegato giapponese alle conferenze di Londra sugli armamenti navali (1929 e 1934). Assume il comando della flotta nipponica nel 1939. Gli attacchi a Pearl Harbor e a Midway sono sue valutazioni strategiche. Muore durante un trasferimento aereo, abbattuto da un caccia statunitense.

**Chester Nimitz**

Nasce in Texas nel 1885 e muore nel 1966. Si diploma presso l’accademia navale di Annapolis nel 1905. Partecipa alla Prima Guerra Mondiale nel ruolo di CSM della forza subacquea dell’Atlantico. È promosso Contrammiraglio nel 1938 e posto al comando della 1a divisione navi da battaglia. È a capo del Bureau of Navigation nel momento dell’attacco a Pearl Harbor. 10 giorni dopo è nominato Comandante in Capo della Flotta del Pacifico. Esercita tale comando fino al termine della guerra nel 1945. Propugna una strategia aggressiva basata sul concetto di rischio calcolato. Per molti, questo è alla base della vittoria nella battaglia di Midway.

**Chuichi Nagumo**

Nasce nel 1887 e muore nel 1944. Si diploma presso l'accademia navale di Etajima nel 1908. Si diploma al Collegio Navale di Tokio nel 1920. È promosso ammiraglio di divisione nel 1939 e nominato Direttore del Collegio Navale. Nel 1941 assume il comando della 1a flotta aerea, nonostante le sue perplessità sull'aviazione navale. A Pearl Harbor si dimostra prudente e indeciso, caratteristiche che emergono ancor più nella battaglia di Midway. È un ufficiale certamente professionale, di grandissime doti culturali, ma troppo austero e condizionato da una visione strategica limitata. Comandante della difesa di Saipan, si suicida alla sconfitta.

**Raymond Spruance**

Nasce a Baltimora nel 1886 e muore nel 1969. Si diploma presso l'accademia navale di Annapolis nel 1906. Svolge il suo impiego su navi corazzate. incrociatori e caccia. È destinato quale insegnante presso il Naval War College di Newport di cui sarà Presidente dopo la guerra. Qui guadagna il soprannome di “cervello elettrico”. È promosso Contrammiraglio nel 1939. Dopo Pearl Harbor è al comando della divisione incrociatori pesanti. È molto stimato da William Halsey che lo suggerisce a Nimitz quale comandante della TF 16. A Midway svolge un ruolo fondamentale per la vittoria finale. È considerato un ufficiale fortunato.

**Le flotte**

Nelle schede a sinistra sono indicati gli ordini di battaglia nipponico e statunitense. La flotta giapponese mantiene apparentemente un enorme vantaggio su quella della US Navy ma, nell’evidenza dei fatti, non riesce a prevalere.

**La battaglia di Midway**

Per semplificare gli eventi della battaglia, certamente conosciuti a molti sia perché immortalati da due film di grande impatto e fama, sia perché l’argomento è piuttosto dibattuto dalla storiografia navale, ho pensato di condensare le quattro fasi della battaglia in immagini che possano rendere la complessità di un evento drammatico per entrambe le parti. Tale complessità è giustificata da parte nipponica perché condizionata da tre obiettivi: la distruzione della flotta avversaria, la conquista degli atolli di Midway e un diversivo a nord verso le Isole Aleutine con il bombardamento di Dutch Harbor e la conquista dei due isolotti di Attu e Kiska, indispensabili per chiudere verso nord il lembo di mare da tenere sotto controllo. La composizione della flotta nipponica (scheda Nippon Kaigun a sinistra) è conseguenza di una pianificazione rigida e non in grado di tenere conto delle numerose variabili che un’operazione navale porta con sé. Anche nella compagine statunitense sono presenti situazioni difficili e condizionamenti, come le pessime condizioni della portaerei Yorktown, colpita nella battaglia del Mar dei Coralli e rimessa in condizioni di poter navigare e operare in tempi rapidissimi (circa 48 ore a fronte di tre mesi almeno di lavori). A ciò si aggiunge la malattia dell’ammiraglio William Halsey, che viene sostituito proprio da Spruance su suo suggerimento. Fondamentale si dimostra il ruolo dell’intelligence americana, che riesce a determinare con precisione gli obiettivi nipponici e i tempi dell’operazione.

**Conclusioni**

In entrambe le flotte l’unicità di comando è assicurata, nel senso che Nagumo e Fletcher hanno la responsabilità della conduzione delle operazioni. In campo statunitense si verifica un’azione brillante quando la Yorktown è colpita: Fletcher cede rapidamente il comando a Spruance e si mette a sua disposizione, comprendendo che quest’ultimo è nelle condizioni di valutare meglio la situazione. Ciò non si verifica in campo giapponese quando l’ammiraglio Yamaguchi viene annichilito da Nagumo - nel frattempo sbarcato dalla nave ammiraglia - e gli viene di fatto impedita una propria libertà d’azione. Infatti la pianificazione giapponese non concede ai responsabili un’adeguata libertà d’azione a differenza di quanto accade nella US Navy. Ciò limita la prontezza con cui Nagumo cerca di reagire alle situazioni e, soprattutto, riduce la mobilità delle forze in campo, costrette come sono a effettuare il decollo e gli appontaggi con il vento in prua, nonostante il vento, provenendo da sud-est, sia favorevole ai giapponesi perché non devono modificare la rotta che viene mantenuta in direzione delle isole di Midway. Inoltre le condi-meteo sono favorevoli ai giapponesi nella fase di avvicinamento, in quanto sono nascosti da una coltre di nuvole. Gli obiettivi per Spruance sono estremamente chiari: la distruzione delle portaerei avversarie. Da parte giapponese perseguire la conquista dell’atollo di Midway entra in contrasto con la distruzione della flotta avversaria: quando i due obiettivi si sovrappongono; creano una situazione condizionante l’andamento degli eventi. L’attacco a Pearl Harbor influisce sul morale di tutta la nazione americana; l’effettuazione del raid su Tokio modifica parzialmente le cose in quanto, unitamente ai cambiamenti assai positivi nella leadership, crea le premesse per la vittoria a Midway. In campo nipponico, viceversa, sembra che la spinta espansiva si sia esaurita e che emerga la consapevolezza delle difficoltà nello scontro con gli USA. La marina statunitense e nipponica portano avanti entrambe l’offensiva come regola nella propria pianificazione. In realtà, l’azione a Midway da parte giapponese è un’azione difensiva che viene applicata attraverso una strategia offensiva, in quanto sul mare la difensiva non è applicabile. L’addestramento dei marinai giapponesi (in particolare delle loro forze aeree) è elevatissimo; non altrettanto si può dire dei marinai statunitensi che rispondono anche alle manchevolezze dei loro mezzi, nettamente inferiori a quelli giapponesi, con un coraggio e una determinazione davvero grandi. La mancata sorpresa della loro operazione – che i giapponesi davano invece per scontata - è una delle cause principali della sconfitta, unitamente all’inaspettata presenza di 3 portaerei in anticipo nei tempi (le aspettavano per il giorno successivo, convinti che a quel punto gli aeroporti conquistati di Midway sarebbero stati usati contro di esse) e soprattutto nei numeri non previsti. La mancata ricognizione a opera dei sommergibili nipponici e le informazioni incomplete sui danni riportati dalla Yorktown nella battaglia del Mar dei Coralli (che i giapponesi danno per affondata) li trova completamente impreparati e lenti a reagire. Da sottolineare la capacità del supporto fornito dall’arsenale della base di Pearl Harbor nel rimettere la portaerei Yorktown in condizioni di operare. Viceversa i giapponesi non sono in grado di ripristinare i danni ricevuti dalle loro portaerei e dagli aerei imbarcati su Shokaku e Zuikaku nel Mar dei Coralli e non sono quindi in grado di utilizzare tutte le portaerei in servizio. Nella pianificazione delle operazioni da parte giapponese non ci si è attenuti ai concetti di flessibilità e semplicità, rendendo il piano rigido e complicato. Queste caratteristiche sono invece proprie della pianificazione di Nimitz. In campo statunitense sembra essere sempre presente l’iniziativa, mentre i giapponesi reagiscono in ritardo alle sollecitazioni della US Navy. Fa parzialmente eccezione l’attacco su Midway degli aerei imbarcati che però anche in questo caso è atteso perché previsto in quanto l’intelligence statunitense ha posto rimedio alle manchevolezze emerse nell’attacco a Pearl Harbor e questa volta reagisce con rapidità e competenza. Nonostante un’elevata dose di incertezza sia sempre presente in questi casi, la pianificazione di Nimitz è completamente fondata sulle valutazioni del comparto informativo. L’influenza sulla battaglia di Midway da parte dell’intelligence è giudicata per molti studiosi fondamentale. Per altri le apparenti vulnerabilità statunitensi nel numero delle unità navali in campo rispetto a quelle giapponesi sarebbero compensate da un maggior numero di loro aerei presenti.

La divisione delle forze nipponiche – se consideriamo le operazioni alle isole Aleutine – non è condizionante l’andamento della battaglia. La fase di pianificazione prevedeva che, oltre alla conquista territoriale a nord, la flotta delle Aleutine avrebbe impedito l’aggiramento verso nord delle portaerei statunitensi. Tale eventualità non si verifica in quanto le forze americane sono in anticipo e la pianificazione giapponese non prevede situazioni diverse da quelle ipotizzate in partenza. Non vi è quindi concentrazione delle forze nipponiche ma ritengo che, qualora fossero state tutte riunite, i rischi di perdere un maggior numero di unità sarebbe stato elevato. Nella fase di attacco alle portaerei avversarie i giapponesi sanno coordinarsi meglio di quanto facciano i piloti della US Navy. La prima fase di attacco alle portaerei giapponesi è vanificata proprio dalla assenza di attacchi ben diretti. Gli statunitensi ottengono il massimo con uno sforzo adeguato, mentre i giapponesi vedono dimezzare la loro forza d’urto, senza aver ottenuto praticamente nulla. L’ammiraglio King, Chief of Naval Operation della US Navy, sottolinea che Midway rappresenta la prima sconfitta navale nipponica negli ultimi 350 anni. Con una forza aeronavale dimezzata ogni strategia aggressiva nel Pacifico centrale diviene impossibile, così come l’ auspicata conquista delle Fiji, delle Samoa e della Nuova Caledonia. Mi piace sottolineare il ruolo fondamentale svolto da Spruance, che lo storico statunitense Samuel Morison elogia per la sua calma, decisione, capacità di ascolto e capacità di immaginare il quadro complessivo delle forze in campo. La definizione datagli dai suoi colleghi – “cervello elettrico” – si sposa perfettamente con la sua professionalità e le sue doti innate. Le conseguenze per i giapponesi sono davvero umilianti. Se osserviamo il grafico in alto, le perdite giapponesi sino a giugno 1942 sono pesanti ma se la loro capacità cantieristica fosse stata in grado di ripianare le perdite, sarebbero state ancora sopportabili. Ma così non fu, a differenza di quanto invece mostra la capacità industriale statunitense. Nel caso americano le perdite sono sostituite da nuove acquisizioni, quasi sempre in numero superiore a quanto necessario, creando le premesse per una vittoria che era nelle previsioni, ma che Midway ha confermato con anticipo sui tempi. La cosa che più emerge dalla sconfitta è l’inferiorità nipponica che non ha sbocchi se non in una lenta e lunga agonia. Lo schema a fianco indica alcune delle differenze e potenzialità. Ho voluto concentrare la mia attenzione sulla costruzione di velivoli per far comprendere come gli Stati Uniti siano in grado di produrre 5 volte il numero degli aerei nipponici. Le portaerei perdute, così come gli aerei, non sono facilmente rimpiazzabili da nuove costruzioni. A ciò si aggiungono altri due limiti, legati sia all’addestramento dei piloti sia alla tecnologia aeronautica. Nel primo caso la macchina addestrativa statunitense risponde brillantemente e riesce a sfornare numeri elevati di piloti preparati e pronti al combattimento. Non è solo organizzazione, ma scelta nel preservare i migliori piloti e farne istruttori validi dei giovani, piuttosto che perderli in combattimento. Nel secondo caso la superiorità tecnologica nipponica sarà presto superata da quella statunitense, che progetterà aerei sempre più avanzati ed efficaci.

*Testimonianze*

**Le cartoline raccontano...**

**Di Roberto Liberi - Socio del Gruppo di Livorno**

Quando ero in servizio alla Direzione Generale delle telecomunicazioni, prima come capo divisione e poi come capo reparto, avevo preso l’abitudine di saltare la mensa di mezzogiorno e fare, con un collega dell’Aeronautica, due passi che spesso mi portavano a visitare il mercatino di Piazza della Repubblica. Una di quelle volte mi sono imbattuto in questa cartolina, una cartolina ricordo dei caduti nella Grande Guerra. Si usavano a quei tempi ed erano quasi sempre impiegate dalla famiglia del militare scomparso per ricordarlo agli amici ed ai parenti. E infatti l’occhio mi era subito caduto sulla firma, che portava lo stesso cognome dell’ufficiale scomparso, il Tenente di Vascello Pietro Pagni, con la frase “Ricordare è rivivere” e la data, il 2 novembre 1917, che richiamava la ricorrenza dei morti.

Sul retro potevo leggere il destinatario, l’illustre scultore Ettore Ferrari, nome che lì per lì mi suonava familiare anche se le mie scarse conoscenze nel particolare settore artistico non mi permettevano di mettere a fuoco il personaggio. L’acquistai e la sera, a casa, cominciai a documentarmi su internet e sui sacri testi. Compresi subito perché il nome di Ettore Ferrari mi diceva qualcosa. Insigne scultore e realizzatore di importanti monumenti, aveva realizzato tra le altre cose quello dedicato a Giordano Bruno in Campo dei Fiori, inaugurato nel giugno del 1889, una delle statue che mi aveva colpito per la sua espressività: Giordano Bruno, lo scrittore condannato dall’Inquisizione ed arso in Campo dei Fiori nel febbraio del 1600, è raffigurato in atteggiamento di filosofo, raccolto in se stesso, con le mani incrociate sul suo libro chiuso e con lo sguardo dritto davanti a sé. Inutile dire che la collocazione del monumento aveva assunto il significato di una battaglia politica per i rappresentanti degli ideali liberali e anticlericali ed il partito liberale se ne era servito anche per mobilitare l’elettorato in vista delle elezioni comunali del 1888.

D’altra parte nell’ideazione della statua, Ettore Ferrari ci aveva messo del suo: iscritto alla massoneria (diventerà gran maestro del grande Oriente d’Italia nel 1904) era fortemente radicale ed anticlericale, tanto che il primo progetto del monumento a Giordano Bruno gli fu respinto perché giudicato troppo polemico nei confronti della Chiesa Cattolica. Se la mia curiosità su Ettore Ferrari era in qualche modo appagata, mi rimaneva di documentarmi sul nostro sfortunato ufficiale, Pietro Pagni.

Ho fatto allora ricorso all’“Albo d’oro della Regia Accademia Navale – MCMXIX” edito da Alfieri & Lacroix, Milano, un prezioso volumetto nel quale ogni ufficiale formato dall’Accademia Navale e caduto nella Grande Guerra veniva ricordato con una scheda. Di lui sappiamo che era nato il 6 gennaio 1884 a Bari; figlio di un ufficiale del Regio Esercito, era entrato in Accademia nell’agosto del 1900 conseguendo la nomina a Guardiamarina nel dicembre nel 1903 ed era scomparso nel disastro della R.N. Benedetto Brin, il 27 settembre 1915.

Ma leggiamo cosa dice di lui:

“Figlio di un ufficiale glorioso – la silenziosa Perugia ricorda d’aver visto tante volte la veneranda figura del vecchio generale cieco a braccio del giovinetto bello e fiorente – portò nella carriera del mare, nella quale entrò giovanissimo, un cuore pieno di entusiasmo e una eletta intelligenza. L’Accademia gli deve speciale riconoscenza perché, addetto agli allievi per un biennio, fece del suo incarico una missione, guadagnandosi largo consenso di affetto e di stima tra superiori e dipendenti. La guerra libica lo tolse al suo compito di educatore e lo ebbe parte attiva quale ufficiale della R. N. Puglia.

Specializzato in elettrotecnica, si appassionò per questo ramo scientifico e si mantenne sempre al corrente di ogni più piccola innovazione, nelle brevi ore che gli rimanevano libere nel suo ultimo imbarco, la R. N. B. Brin. Frutto dei suoi studi fu un lavoro sul “Brandeggio dei proiettori” ed un apparecchio che costruito con i mezzi di bordo, rendeva pratica la geniale trovata e riscosse l’elogio di quanti poterono constatarne l’utilità. Lo scoppio della nave seppellì invenzione ed inventore nel fondo del mare.”

E poi prosegue: “Essendo corsa voce di un incidente a bordo che avrebbe potuto avere gravissime conseguenze, la affezionata compagna che realizzando un sogno d’infanzia si era indissolubilmente unita, gli chiese se nell’istante del pericolo avesse pensato a lei. Sorrise e rispose: “Te, ho nell’anima sempre, lo sai; tu sei me. In quel punto era necessario pensare unicamente alla nave che avrebbe dovuto esser salva ad ogni costo”.

Ho sottolineato quel “tu sei me” a ragion veduta. Evidentemente la frase aveva colpito la giovane moglie (e solo lei poteva averla riferita all’autore della breve nota) che ne ha fatto, dopo la morte del marito, una ragion d’essere. Lo si vede dalla firma della cartolina, Mafalda Pietro Pagni: del marito non ha assunto solo il cognome, come d’uso, ma anche il nome, Pietro, come per identificarsi con lui e continuare a farlo vivere assieme a lei. Se siamo capaci d’ascoltarla, una semplice cartolina può dirci anche questo…

Chiudo questo breve articolo con poche parole sul disastro che il mattino del 27 settembre 1915 si è abbattuto sulla nave da battaglia Benedetto Brin causandone l’affondamento e la perdita di 456 dei 943 uomini dell’equipaggio, fra i quali il comandante, capitano di vascello Gino Fara Forni ed il comandante della III Divisione navale, contrammiraglio Ernesto Rubin de Cervin.

La corazzata è ormeggiata nel porto esterno di Brindisi quando una tremenda esplosione che fa tremare l’intera città la riduce ad un ammasso di lamiere.

 “ … la parte poppiera della Brin era completamente sommersa e sfasciata mancandole il fumaiolo e l’albero di poppa. La parte prodiera era in maniera che scomparivano completamente i pezzi da 152. Detriti di ogni genere, ferri contorti, sacchi di vestiario, alcuni cadaveri giacevano tutto in giro alla nave in un raggio di circa 100 metri. Della poppa si vedevano solo le lamiere contorte della murata, racchiudenti un groviglio di rottami di ogni genere più o meno emergenti …”1.

Le commissioni d’inchiesta subito nominate svolgono un lavoro approfondito e la Marina avvalora l’ipotesi che la causa dell’esplosione sia da ricercarsi in una spontanea combustione della balistite a seguito di condizioni termiche sfavorevoli. L’ipotesi di un attentato si fa però strada ma le prove potranno essere trovate solo con il famoso “colpo di Zurigo” quando una nostra squadra riuscirà a penetrare nottetempo nell’ufficio del capo dell’organizzazione responsabile degli attentati alla nostra flotta, presso la sede del consolato austriaco a Zurigo, impadronendosi di tutta la relativa documentazione.

*Testimonianze*

**Com’è profondo il mare...**

**Di Andrea Mucedola - Pubblicato originariamente su www.ocean4future.org**

Dopo la guerra, nelle splendide acque sarde, furono individuati molti relitti, alcuni dei quali in Gallura e nelle tormentate acque delle Bocche di Bonifacio. Oggi voglio raccontare la storia di un sommergibile britannico, l’HMS P 311. Non uno qualunque ma uno dei tre battelli britannici trasformati verso la fine della guerra per trasportare i chariot, mezzi insidiosi segreti che erano stati costruiti dai Britannici su imitazione dei S.L.C. italiani (siluri a lenta corsa comunemente denominati “Maiali”). Questo sommergibile scomparve nella sua prima missione e divenne nel tempo un obiettivo ambito per i ricercatori di relitti. Nel 2015, Massimo Domenico Bondone, un subacqueo professionista genovese, noto per aver ritrovato numerosi relitti, lo ha finalmente identificato ad una profondità di oltre cento metri nelle acque dell’isola di Tavolara. Questa scoperta non fu occasionale ma frutto di attente ricerche. Bondone, da esperto subacqueo e ricercatore, è riuscito a ritrovare negli ultimi venticinque anni molti relitti come il Kreta, nei pressi dell’isola di Capraia e, in acque sarde, il Bengasi ed il San Marco al largo di Villasimius. L’HMS P 311 era un sottomarino britannico della classe Tango, unico a non avere ancora ricevuto ufficialmente un nome. In realtà, il primo ministro Winston Churchill aveva richiesto più volte all’Ammiragliato di assegnare a tutti i sottomarini un nome ma la Royal Navy, che in piena guerra aveva sicuramente problemi maggiori da risolvere, gli aveva fornito solo una lista di suggerimenti. Al HMS P 311, qualora approvato, doveva essere assegnato un nome importante appartenuto ad un celebre faraone egizio, Tutankhamen. Le necessita belliche non permisero al sommergibile di ricevere il battesimo ufficiale ed il battello, dopo un frettoloso allestimento, fu inviato in zone di operazioni. Il P 311 era una battello di III classe costruito dalla Vickers-Armstrong a Barrow-in-Furness ed era stato consegnato alla marina reale britannica il 5 marzo 1942. Il comando era stato assegnato all’appena promosso capitano di fregata Richard D. Cayley, uno dei più decorati sommergibilisti della Royal Navy. Cayley aveva passato la maggior parte della sua carriera sui sommergibili e, al comando del HMS Utmost, aveva affondato 70.000 tonnellate di naviglio nemico, in particolare nel Mediterraneo dove era sopravvissuto ad un attacco delle navi di scorta ad un convoglio che gli avevano lanciato contro 84 cariche di profondità. Nel giugno del 1942, ancora capitano di corvetta, gli fu assegnato il comando del nuovo battello P 311. Il sommergibile era ancora in allestimento ed era uno degli unici due sottomarini della classe Tango senza un cannone antiaereo Oerlikon da 20 mm. Il suo equipaggio era composto da 61 uomini. Le sue dimensioni erano di ben 84 metri di lunghezza e 8 metri di larghezza. Dopo l’allestimento bellico, nel novembre del 1942, lasciò la Scozia insieme al battello della stessa classe HMS Thunderbold e HMS Trooper.

I tre sommergibili erano stati scelti per imbarcare i contenitori per il trasporto dei mezzi “chariot”, trasportatori subacquei per i frogmen britannici, simili ai siluri a lenta corsa degli italiani da cui erano stati copiati.

Dopo la lunga traversata, i tre battelli entrarono a far parte della decima flotta sottomarini dislocata a Malta. Tra il 30 dicembre 1942 e l’8 gennaio 1943, al sommergibile fu affidata la sua prima missione operativa nell’ambito dell’operazione PRINCIPLE. Da Malta partirono tre battelli, l’HMS Thunderbolt e l’HMS P 311, che trasportavano due chariot ciascuno, e l’HMS Trooper che ne portava addirittura tre.

L’obiettivo era attaccare le navi della regia marina italiana all’interno di due porti italiani. L’HMS P 311 doveva colpire gli incrociatori della Regia Marina italiana Gorizia e Trieste nel porto di La Maddalena, mentre gli altri due sottomarini dovevano attaccare le navi militari nel porto di Palermo.

**Se il buongiorno si vede dal mattino**

La traversata dei sommergibili fu letteralmente burrascosa, con mare e vento forza 5 che sferzavano lo scafo dei battelli. Come in tutte queste missioni, i sommergibili procedevano in silenzio radio, segnalando la loro posizione su appuntamento. Come da ordini si separarono nei pressi della Sicilia procedendo ognuno per il loro obbiettivo. Il P 311 inviò il suo ultimo segnale il 31 dicembre 1942, dalla posizione 38º 10’N, 11º 30’E, e poi non se ne seppe più nulla. La sua perdita fu segnalata in ritardo, solo l’8 gennaio 1943, quando il sommergibile non tornò alla base. L’ipotesi dello stato maggiore britannico fu che avesse urtato una mina nel trasferimento verso Maddalena, presumibilmente in una data intorno al 2 gennaio 1943. In seguito alcuni pescatori sardi riferirono che in quelle fredda notte di tempesta avevano udito un forte boato ma nessuna traccia di un incidente era spiaggiata nei giorni seguenti. La zona era protetta da campi minati difensivi dell’Asse per cui nessuno si arrischiava ad entrarci se non sotto scorta di mezzi militari italiani.

**Il ritrovamento**

Dopo oltre 75 anni, il 22 maggio 2015, Massimo Bondone, come detto esperto esploratore subacqueo italiano ed il suo team, ha finalmente scoperto il relitto nei pressi dell’isola di Tavolara. Il sommergibile è stato ritrovato adagiato sul fondo, quasi intatto, sulla rotta verso il Golfo di Olbia e nei pressi delle posizioni conosciute di un campo minato della seconda guerra mondiale. Lo sfortunato battello britannico fu ritrovato adagiato sul fondo del mare con lo scafo praticamente intatto. Dal suo esame emerse che solo la prua risultava danneggiata, dando conferma che l’affondamento era stato causato dall’urto prodiero con una mina italiana.

Il ritrovamento del sommergibile risulta eccezionale non solo per la sua non comune conservazione ma perché fa presupporre che al suo interno si trovino ancora i corpi degli sfortunati 71 marinai britannici. Lo stato del battello fa infatti ipotizzare che dopo l’esplosione i locali interni non siano stati invasi dall’acqua e che i sopravvissuti, impossibilitati a fuoriuscire, morirono lentamente per asfissia al suo interno. Un triste destino che ne fa un sacrario del mare. Le foto che ho allegato parlano da sole nella loro drammaticità. Nel silenzio e nell’oscurità degli abissi giacciono quei valorosi uomini, un tempo avversari ma ora accomunati nel destino a tanti altri di ogni bandiera. Il rispetto per il loro riposo deve essere mantenuto. Non voglio essere prosaico ma, al di là della protezione dei relitti in mare prevista dalla legge italiana, credo debbano esistere dei limiti etici e morali che devono essere riconosciuti a tutti coloro che, sotto ogni bandiera, persero la vita per il loro Paese o ideale.

La triste storia del sommergibile italiano Scirè, più volte violato da sommozzatori israeliani ed americani, ne è la prova. Voglio sperare che questi uomini, che hanno dato la vita per la loro Patria, siano rispettati ed il loro sacrario non sia violato. Ben vengano le esplorazioni degli abissi ma sempre con rispetto.

**Andrea Mucedola**

Originario di La Spezia, è un ammiraglio della Marina Militare (riserva); laureato in scienze marittime presso l’Università di Pisa ed in Scienze Politiche presso quella di Trieste è anche istruttore subacqueo con oltre 2000 immersioni effettuate in quasi tutti gli oceani.

Dal 1993 collabora con l’ISSD (International School for Scientific Diving) del Prof. Cinelli come docente di cartografia e metodologia del trattamento dei dati costieri. Si occupa altresì di Scienze Marittime collaborando in giro per il mondo con gruppi di ricerca nell’ambito della Maritime Security e pubblicando articoli su riviste italiane e straniere. È il direttore del website Ocean4future (www.oceanforfuture.org): una vetrina che ha per focus il mare e che spazia dall’archeologia subacquea alla biologia e geologia marina, alle scienze naturali ad indirizzo marino o costiero e tanto altro ancora.

*I soci raccontano*

**Miracolato due volte**

**Di Lelio del Re - Consigliere Nazionale Abruzzo-Molise**

Racconto che prende spunto da una breve e concitata

narrazione fattami da Tommaso Iezzi, classe 1922,

Socio del Gruppo ANMI di Ortona, tanto tempo fa.

Il titolo è stato pronunciato da Tommaso,

che si sentiva miracolato per aver scampato

allo scoppio di due siluri che colpirono l’Incrociatore Trento,

dove era imbarcato da fuochista.

Nella Battaglia di Mezzo Giugno 1942, alle 05.00

del 15 giugno il Trento fu attaccato da aerosiluranti.

Un siluro provocò un incendio al locale caldaie,

arrestando l’unità.

Sebbene furono immani i tentativi di spegnere

l’incendio e ripristinare la propulsione, alle 09.10

il sommergibile inglese Umbra lanciò un siluro

contro l’immobile incrociatore.

L’esplosione del deposito munizioni prodiero determinò

il suo rapido affondamento.

Le perdite di vite umane furono elevate,

ma tanti si salvarono. Tommaso fu uno di questi.

Ci ha lasciato nel febbraio del 2012.

*«Avevo di nuovo bisogno di andare in bagno, non capivo che cavolo mi stesse succedendo, ma stavo sempre a bere, il calore in caldaia era insopportabile. Avevo una gran strizza di richiedere un’altra volta il permesso di potermi assentare. Il Capo fuochista, il superiore della mia squadra di guardia in caldaia, era sempre incavolato con il mondo intero, specialmente con noi, “massa di manovra”; così ci chiamava. Non riuscivo a resistere, più ci pensavo più mi sentivo di non farcela. Preso dallo sconforto, consapevole di prendermi un cazziatone, gli chiesi se potevo andare a prendere dell’acqua da bere, d’altronde andavamo a tutto vapore, il locale era infuocato. Mi gettò uno guardo e mi rispose negativamente. Mi sentivo proprio perso quando, forse ripensandoci, mi nominò nel mentre fissava un manometro: “Vai a prendere questa benedetta acqua. Fai in fretta e portala fresca, altrimenti!”. Non risposi, cercai di non incrociarlo con lo sguardo. Mi avvicinai alla scaletta di poppa per salire al ponte superiore, ma mi bloccai pensando che avrei perso tempo per andare ai bagni dei marinai e per trovare dell’acqua fresca. Dovevo trovare una scappatoia, salendo con il viso verso l’alto, dissi a voce alta: “Sì, l’acqua! Vado a prenderla in cucina marinai, così la porto fresca, non ci metterò tanto”. Nel mentre salivo, il Capo rispose brontolando qualcosa che non capii. L’ultima rampa di scalette la feci ad occhi chiusi, aprendoli solo dinnanzi al boccaporto del copertino superiore. Mi avvolse un venticello di aria fresca, mi sentivo come se avessi scalato una montagna e raggiunto la vetta. Il tutto svanì un istante dopo, dei marinai insieme ad un sottufficiale, un graduato barbuto, diretti non so dove, mi schiacciarono verso paratia. Guardai a destra e a manca alla ricerca di un locale bagni il più vicino possibile. Dannazione il primo che trovai era serrato, un cartello riportava una scritta a mano “per riparazioni”. Stavo scoppiando quando un Capo di seconda, lì vicino, accorgendosi della mia difficoltà, mi indicò i bagni ufficiali al di là della paratia. Meno male, li trovai subito. Feci in fretta, avendo timore che qualche ufficiale mi beccasse. Fatto! Uscii dal locale con grande soddisfazione, ma un violento sussulto, accompagnato da uno spaventoso boato, mi scaraventò a terra. Ebbi la sensazione di essere stato schiacciato da un getto d’aria compressa. Mi rialzai, non capii immediatamente che cosa fosse successo, subito pensai di tornare al locale caldaia. Sebbene già fregato per non aver procurato l’acqua fresca, il Capo mi avrebbe di certo consegnato, sentivo di raggiungere la mia squadra. Non mi fermarono i segnali d’allarme, la confusione generale, l’odore acre di olio bruciato che penetrava le mie narici. Ero lì a pochi metri, un ultimo boccaporto da superare, ma lo trovai serrato. Tentai invano di aprirlo. Fui dissuaso da un sottocapo in tuta che mi esortò di raggiungere il mio posto antincendio. Oddio! Che significava, il mio posto era di guardia alla caldaia di poppa, il mio Capo fuochista sapeva tutto; lui decideva cosa fare e non fare in caso d’incendio. Nel frattempo una massa umana mi spinse lungo il corridoio.*

*Non sapendo dove recarmi cominciai a seguire i vari gruppi in movimento. Di colpo mi fermai, avevo attraversato locali a me non familiari, mi sentivo perso e confuso. Vagai per non so quanto. Mi notò un Guardiamarina, mi si avvicinò chiedendomi nome e reparto. Li pronunciai con timore, cercai di giustificarmi, raccontandogli perché mi trovavo lì. Gli chiesi se potevo ritornare al mio posto di guardia. Mi rispose: “Senti ci siamo beccati un siluro e per quanto ne so nel locale caldaie si è sviluppato un forte incendio”. Mi ordinò di salire sul ponte principale, raggiungere prora e mettermi a disposizione del Nostromo, finì con: “forza che te la sei scampata”. A lì per lì non capii, la preoccupazione mi colse, cosa stava succedendo ai mie compagni? Volevo saperne di più, ma nessuno mi dava retta. Mi aggregai a un gruppo di nocchieri, capii che erano diretti a prora. Un carruggio da salire e ci trovammo all’aperto in coperta, e subito un Maresciallo con folti baffi mi agguantò, dicendomi: “Oltrepassa il paraonde ed unisciti a quei marinai che stanno abbisciando il cavo”. Mi misi in fila al gruppo, aiutavo per quel che potevo, il cavo era grosso e lo reggevo con difficoltà. Stavamo tutti a tirare quando una esplosione sottobordo mi scaraventò in alto e in mare. Riemersi stordito. Sentivo un forte ronzio e poi ci furono altre esplosioni, come se fossero lontane. Non mi capacitavo di quanto accaduto, ma nuotavo per stare a galla; cominciai a sentire freddo, continuai a nuotare. Tra un fumo denso vidi la prua della nave che si abbassava lentamente. Nuotavo, pensavo solo a nuotare, non pensavo ad altro. Una voce tonante mi raggiunse: “Eccone un altro, è vivo”. Poi altre voci. Mi ritrovai su una scialuppa e di lì a poco in salvo a bordo di un’altra nave».*

*Recensioni - a cura di Paolo Pagnottella*

Thomas Edward Lawrence - **I castelli dei crociati** - Lit edizioni - Roma

Rer chi non lo ricordasse, l’autore è il celeberrimo (e ancor oggi discusso) Lawrence d’Arabia (1888-1935), archeologo, agente segreto, condottiero della rivolta araba contro i Turchi nel corso della prima guerra mondiale. Ma ben prima di diventare il celebre “El Orens”, T.E. da giovane ha percorso in lungo ed in largo la Francia (in bicicletta!) e, soprattutto, il Vicino Oriente studiandone i castelli, gli insediamenti e le fortezze medievali. Ha raccolto osservazioni, disegni e fotografie per farne oggetto della sua tesi di laurea che gli valse il massimo dei voti ad Oxford. Con questo suo lavoro meticoloso, curioso, approfondito, dopo avere visitato luoghi dimenticati e remoti in Siria, Palestina ed Arabia, giunge a mettere in discussione le teorie archeologiche più consolidate nel tempo, lui appena ventiduenne. è estremamente interessante seguire il filo della narrazione, come egli abbia potuto sviluppare ipotesi, tracciare rotte e identificare nuovi scenari, basandosi su acutissime osservazioni e raffronti “sul campo”, a seguito di esplorazioni faticose, sacrifici e impegni in un territorio sotto dominio ottomano, molto spesso lontano da ogni strada o paese, a volte noto solo a beduini locali o ridotto a macerie e sepolto sotto sabbie o rovine.

La conclusione cui perviene è che siano stati i Crociati a portare dall’Europa – soprattutto dalla Francia – le proprie conoscenze di costruzioni militari adeguandole solo in seguito al diverso scenario arabo e dopo avere subito ed analizzato le tecniche d’assalto del nemico.

Questo testo rappresenta e mostra, dunque, tutto il valore archeologico della ricerca di Lawrence e testimonia della formazione culturale del futuro condottiero della rivolta delle genti del deserto, così come della sua personalità che ne farà uno dei personaggi più ammirati, osannati ma anche controversi ed emarginati del tormentato periodo della prima metà del secolo scorso.

A me, che appartengo alla schiera degli estimatori, questa opera ha fornito ampio spunto per rafforzare il mio convincimento: è la dimostrazione della intelligenza, della profonda passione, della dedizione di un uomo che matura convincimenti sulla base di studi ed esperienze dirette. Sono questi viaggi che gli daranno la dimestichezza, se non la perfetta conoscenza dei dialetti parlati dai beduini, l’abitudine alle condizioni estreme della vita nel deserto, la capacità di orientamento nelle tempeste di sabbia e la conoscenza delle usanze, delle gerarchie e degli stili di vita delle tribù: saranno poi queste sue acquisite esperienze a farne l’uomo giusto al posto giusto quando l’Inghilterra avrà bisogno di aprire quel fronte. Quanto poi al fatto che a Lawrence oggi il mondo arabo faccia carico di essere stato l’ingranaggio nel meccanismo europeo che ha perpetrato lo stato di sudditanza del Vicino Oriente, come sostiene Franco Cardini nella sua dotta e stupenda prefazione, egli se ne accorse tardi e non oscura il suo amore verso le cose, le terre, le persone e la causa che gli va comunque riconosciuto e traspare fin da questo lavoro. Tornerà da combattente in quelle terre che aveva visitato da studente sulle tracce degli insediamenti crociati.

La pubblicazione di questa che è, in sintesi, la tesi di laurea di Lawrence non è un omaggio a quello che diverrà il “principe della Mecca”: essa costituisce un lavoro che mancava nel campo specifico ma soprattutto ci regala l’immagine viva, vissuta di un territorio e di una cultura quale era più di cento anni fa, irriconoscibile oggi che guerre, nuove frontiere e politica hanno decisamente (e per sempre) alterato.

Enrico Cernigoi - **La battaglia dell’Atlantico. Le operazioni della Regia Marina, della Kriegsmarine**

**e l’attività di spionaggio in Sudamerica** - Edizioni Itinera progetti - 2019

Ancora un libro, ma questa volta che libro, sulla straordinaria e decisiva battaglia che Churchill definì “dell’Atlantico”. È questa un’opera che, riportando all’attenzione gli avvenimenti legati alle operazioni belliche navali che si svolsero in quell’area del globo nel corso della seconda guerra mondiale, li inquadra in una visione originale e per certi versi nuova. Ne scaturisce un quadro d’insieme completo ed avvincente, poiché porta il focus della narrazione all’America del Sud prima e durante gli accadimenti, con una particolare attenzione alle attività di spionaggio che colà si svolsero, delle quali molte ignote al grande pubblico e perfino ai soloni della materia. Quello che è certo è che questo mondo latino-americano, seppur popolato da quasi mezzo miliardo di persone, polmone economico degli USA, non compare mai (o quasi) nelle ricostruzioni storiche di tanti altri autori e dunque quest’opera paziente e approfondita di Cernigoi completa e, come detto, innova. Si tratta di un lavoro assai documentato, che spazia a giro d’orizzonte, con un approccio privo di preconcetti, dove si incastonano avvenimenti navali e prodromi di intelligence, bilanciando così i fatti e ad essi strettamente rifacendosi in logica consequenzialità. Ne scaturisce una lettura scorrevole, appassionante e, per tanti versi, illuminante, tanto che si resta affascinati dalla concatenazione con cui i fatti emergono e sono presentati.

A proposito di emergere, visto che chi scrive è un sommergibilista, mi ha procurato grande piacere vedere riportata in auge la tormentata vicenda del Barbarigo, con annesso “caso Grossi” che, per noi della componente subacquea, rappresenta pur sempre un vulnus ed elemento di discussione. Pur senza alcuna pretesa di voler fornire nuove prove o argomentazioni rispetto a quanto sancito dalle varie commissioni d’inchiesta, susseguitesi negli anni, Cernigoi riesce tuttavia nell’intento di fare un sereno punto di situazione, che serve a spazzare via definitivamente illazioni, speculazioni e falsità che negli anni giornalisti azzardati ed autori faciloni hanno ideologicamente propagato a mani basse.

Rendo merito all’autore che avrebbe potuto cavarsela con semplici citazioni e riporti e che, viceversa, ha avito il coraggio di “prendere il toro per le corna” e dedicare ampio spazio e documentazione all’argomento: non è da tutti e glielo si deve riconoscere. Motivo ulteriore dunque per esprimere forte apprezzamento a questo volume, la cui lettura porta a farsi un giudizio davvero suffragato da prove e fatti, frutto della ben nota libertà e onestà intellettuale di cui l’autore aveva già dato amplissima dimostrazione.

**Canale YouTube dell’ANMI**

1 PREMESSA

La comunicazione dell’Associazione, grazie alla tecnologia informatica di cui la Presidenza Nazionale si avvale, si è di recente arricchita grazie al “Canale video Youtube”, presente sulla homepage del nostro sito (www.marinaiditalia.com) tramite apposito link.

2 NORME DI UTILIZZO DI FILE IMMAGINE-VIDEO

a) Il “Canale video Youtube” viene gestito dall’ufficio Comunicazione e documentazione; qui verranno postati i file immagine-video (da ora in avanti, “video”), comprensivi delle cosiddette Slideshow1 di interesse (soprattutto provenienti dai contributi video relativi a cerimonie e/o avvenimenti ufficiali che i Gruppi faranno pervenire).

b) I video dovranno essere inviati alla seguente mail:

 giornale@marinaiditalia.com

c) La scelta di pubblicare i video è una esclusiva prerogativa della Presidenza Nazionale: l’ufficio Comunicazione e documentazione non è pertanto tenuto a dare spiegazioni in merito alla eventuale mancata pubblicazione di questi.

d) Verranno pubblicati i video che documentino solo e soltanto eventi/manifestazioni/cerimonie ufficiali di cui il Gruppo è l’organizzatore o a cui il Gruppo (o rappresentanza di esso) ha partecipato in quanto invitato dagli organizzatori (Pubblica Amministrazione e/o Enti Locali).

e) NON verranno pubblicati quei video che:

• sono riferiti ad eventi conviviali;

• non rispondano al concetto di decoro della tenuta sociale dei soci.

f) Il video si intende relativo al/alla singolo/a evento/manifestazione/cerimonia; non sono ammessi cioè più video relativi al/alla singolo/a evento/manifestazione/cerimonia.

g) I video devono essere supportati da:

• una schermata iniziale con Titolo che riporti luogo, data, evento/manifestazione/cerimonia;

• base musicale di sottofondo;

• È ammessa anche una o più interviste (voce di sottofondo) che raccontano espressivamente l’evento in modo conciso e preciso senza lunghe declamazioni.

h) Rispetto alla data dell’evento/manifestazione/cerimonia il video dovrà essere inviato al giornale@marinaiditalia.com entro e non oltre 20 giorni lavorativi.

i) La durata massima del video non dovrà eccedere i 12 minuti.

j) Il video dovrà essere inviato dal Presidente del Gruppo tramite la mail ufficiale del Gruppo.

Nota

1. Slideshow: animazione di immagini fotografiche convertite in un file video, con o senza l’apporto di un sottofondo musicale, commento parlato.

3 REQUISITI TECNICI

a) Formati di file supportati dalla piattaforma “YouTube”:

.MP4 - .MPEG4 - .MOV - .AVI - .WMV - .MPEGPS - .FLV - 3GPP – WebM – DNxHR – ProRes – CineForm e HEVC (h265)

Se viene utilizzato un formato di file diverso da quelli sopra riportati, rifarsi ad un software per la conversione file.

“YouTube” permette il caricamento di file-video di diversi formati come sopra indicato;

b) l’ufficio Comunicazione e documentazione prenderà in considerazione solo quei video il cui file reca l’estensione “.mov” oppure “.mp4” (gli smartphone attualmente in commercio, con sistema iOS e Android, nella fattispecie iPhone (Apple) e tutte le altre marche, utilizzano proprio questi due formati di file video).

 Nel caso di postproduzione con software di montaggio video, ricordarsi che il file video finale deve essere con estensione “.mp4”, con un bitrate medio e con la risoluzione come sotto riportata, in modo che una volta pubblicato la visione sia più agevole e fluida.

c) Risoluzione dell’immagine video: attualmente la dimensione di “YouTube” mantiene le proporzioni 16:9 ma permette di caricare video di risoluzioni diverse.

 Si consiglia di evitare risoluzioni inferiori a 1280 x 720 pixel, di seguito vengono elencate altre risoluzioni utilizzabili: 1280x720 pixel - 1920x1080 pixel (standard consigliato) - 2560x1440 pixel - 3840x2160 pixel.

d) Stabilità dell’immagine: si raccomanda di assicurarsi di posizionare la telecamera o lo smartphone su un supporto stabile, non in mano. Quindi un cavalletto oppure un mini stativo snodato che si può appoggiare anche alla scrivania o “avvinghiare” attorno ad un palo.

 Se si usa lo smartphone o il tablet ricordarsi di effettuare le riprese in formato orizzontale, altrimenti si andrà incontro a problemi di compatibilità con altri contributi di immagini video nel caso di eventuale montaggio finale curando anche l’audio; realizzare un buon video usando uno smartphone è fattibile ma non sempre il risultato è garantito.

 In fase di ripresa (con videocamera o smartphone o tablet) in assenza di stativo, cavalletto, monopiede, è comunque bene appoggiarsi a una base stabile per evitare l’effetto tremolio che provoca nell’utente l’effetto del mal di mare.

e) Consigli utili per realizzare un video:

• pensa al destinatario (chi vedrà il mio video?);

• scegli il concetto centrale (ch cosa vuoi dire? un solo tema);

• prepara uno script, una traccia, una scaletta;

• cura l’audio;

• il video deve essere stabile;

• Fai una unica ripresa se non effettui il montaggio (o editing);

• il montaggio è auspicabile, in quanto consente di intervallare le varie riprese effettuate ed unirle successivamente in un unico file video.