



Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

L'epopea di BETASOM



Anno LXIV
n. 7/8 • 2020
Luglio/Agosto

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





Associazione Nazionale Marinai d'Italia

Il Presidente Nazionale

Roma, 2 giugno 2020

Amici carissimi,

come avete sicuramente già saputo, a causa del perdurare dell'emergenza epidemiologica dovuta al covid-19, quest'anno la Festa della Repubblica sarà celebrata in forma speciale, fuori dalla consolidata tradizione. Infatti, la impossibilità di far confluire truppe e reparti da fuori regione a Roma e soprattutto il divieto assoluto di assembramenti, hanno giustamente costretto le autorità ad annullare la parata lungo la Via dei Fori Imperiali.

Quella che all'inizio, parlandone con vari colleghi e Autorità, sembrava una "folle idea", quella cioè di far partecipare ad una parata militare una rappresentanza di "veterani" in abiti civili quale parte integrante delle Forze Armate, ha visto poi l'accoglimento e la piena, ribadita soddisfazione di veder sfilare la "nostra" Compagnia, a volte in maniera ancor più marziale ed ordinata di tante altre blasonate formazioni.

Sono soddisfatto nell'aver visto realizzata una mia idea ed ancor più avere dimostrato che le proposte innovative vanno sempre considerate nella loro consistenza reale e nella carica positiva che possono arrecare. Quando si parla di valori, di tradizioni, di sentimenti noi, che "abbiamo" servito in armi e facciamo parte dei sodalizi associativi che alle Forze Armate fanno riferimento, ne siamo la manifestazione pulsante, vivente ed appassionata, ben comprensibile da parte dei giovani perché capiscono che siamo spinti solamente dalla volontà ferrea di trasmettere questi valori attraverso la compostezza, la serietà ed il sacrificio personale che compiamo nel prepararci a dovere e nel partecipare, insieme ai soldati d'oggi in armi, in un vero tutt'uno, alla parata che celebra la nostra Patria..

Abbiamo fatto vedere chi siamo, che ci siamo e che contiamo. Noi serbiamo nel cuore, nei ricordi, nella medaglia l'orgoglio di esserci stati e questa è una soddisfazione che nessuno potrà mai toglierci o offuscare (come tempo addietro ha tentato di fare qualche pennivendolo da strapazzo).

Ora è venuto il momento, per me, della riflessione e delle scelte: fra pochi giorni NON sarò più il Presidente dei Marinai d'Italia, non potendo per dettato statutario e non certamente per mia scelta. Questo significa che devo cominciare a chiudere le finestre aperte su alcuni aspetti della mia vita ed una di queste è certamente la Compagnia di Rappresentanza di Assoarma, che merita un Comandante più giovane, "in servizio" in una della componenti, dotato di energia, entusiasmo, passione, voglia di portare avanti l'impresa contro ogni avversario, che piovra, tiri vento o ci sia un sole africano: io mi pongo in disparte e non sarò quindi più alla testa della nostra formazione.

Ho rimesso al Presidente del Consiglio Permanente delle Associazioni d'Arma, Generale Buscemi, il mio mandato, sicuro che quanto fatto sinora sia stato anche di sua soddisfazione ma che sia venuto il tempo dell'avvicendamento e di nuove stagioni: sta a lui, ora, scegliere chi porre al Comando della Compagnia.

Vi saluto, tutti e tutte, con il medesimo affetto che ho sempre messo in ogni circostanza, dai primi pomeriggi di addestramento alla Caserma "Paolucci" alle assolate giornate sull'aeroporto di Guidonia, all'emozione di percorrere la storica via dei Fori Imperiali fra due ali di folla che ci ha sempre gratificato ed onorato dei suoi applausi sinceri, sempre in mezzo a voi e con voi, orgoglioso di voi.

Sono certo che l'impegno e la grinta che avete messo in questi anni con me vorrete mettere anche nel futuro e ricaverete ancor più soddisfazioni di quelle che abbiamo insieme provato.

Buona fortuna nella vostra vita, grazie per quello che mi avete dato, che è molto di più di quanto io non abbia potuto dare a voi, siate certi che non vi dimenticherò.

Paolo Pagnottella
Ammiraglio di Squadra (r)

Contributi 2020

Gruppo di Suzzara (MN)	€	50,00
Gruppo di Melbourne (Australia)	€	166,24
Gruppo di Paullo (MI)	€	20,00
Gruppo di Grosseto	€	52,00

ERRATA CORRIGE

Per un banale errore dovuto all'errato uso del correttore automatico di bozze i nomi dei soci del Gruppo di MASSA (MS) e partecipanti al CONCORSO CORONA VIRUS: Marco ALBERTI - Evandro DELL'AMICO Ines MENCHINI - Paola PRONE sono stati erroneamente citati come appartenenti al Gruppo di Massa Marittima (che non esiste). Me ne scuso personalmente.

Il Direttore Responsabile Giovanni Vignati

Editoriale del Presidente Nazionale



Paolo Pagnottella

No rassegnazione!

Ormai di coronavirus ne abbiamo fin sopra.... Non che non sia importante, maligno, pericoloso, ma va a finire che diventerà un convivente come tanti altri, dopo averlo combattuto e avere lasciato sul terreno una strage di umanità.

Ecco, ci adegueremo pur mantenendo, nei primi tempi almeno, una giusta dose di allerta.

Abbiamo combattuto (medici, ricercatori, infermieri soprattutto) in primo tempo ad armi dispari, lui il virus che ha usufruito del fattore sorpresa (ammesso che non lo si potesse individuare prima, se la Cina...) noi corsi ai ripari con l'isolamento, come nel medioevo, medicinali in prova sulle cavie, animali o umane, ma soprattutto con lo sconvolgimento delle nostre abitudini.

Per analogia, in questo numero parliamo dei nostri" di *Betasom*: storia passate, direte, ebbene sì ma che storia! Anche là noi Italiani abbiamo combattuto ad armi impari, pochi contro tanti, ma alla fine ne siamo usciti (e tutti ora ce ne danno atto) con un'aureola di gloria: abbiamo fatto più che il nostro semplice dovere, avendo affondato statisticamente più tonnellate di naviglio nemico per battello (non dimentichiamo i numeri, ne abbiamo potuti impiegare solamente 32) di quanto non abbiano fatto i più blasonati ed osannati alleati germanici con i loro 1000 *U-boot*!

Abbiamo combattuto bene, senza risparmio: abbiamo perso la guerra per tutt'altri fattori! Ecco perché nella guerra al *Covid-19* non è male ricordare quella esperienza: contro il nemico si va con decisione, con coraggio, con la ricerca di sempre più innovativi ed adeguati mezzi, con coesione e volontà univoca e non con ritardi di ordini, confusione di opinioni, dispersione di energie ed obiettivi disparati.

Stavolta, contro questo nemico vigliacco, astuto e sfuggente, andiamo a combattere tutti insieme, con lo stesso spirito dei nostri a *Betasom*!

Quello che vorrei non accadesse è quanto avvenne poi, la rassegnazione che tanto il nemico è più forte, che tanto noi Italiani siamo inferiori, che tanto non ci possiamo fare nulla. Non è così, la cosa peggiore è la rassegnazione, è il conformismo che tanto non ci si possa fare nulla! Così come è già avvenuto, purtroppo, nella vita quotidiana.

Avete notato che nei momenti tipici della giornata, che so, quando uno è a tavola o sotto la doccia, squilla il telefono e si sente": "Buongiorno signor Paolo, siamo della società xy che promuove un nuovo contratto ecc.". Continuo a chiedermi: primo, come fanno ad avere il numero del mio telefonino (ma è una domanda retorica, è la prova che il Grande Fratello sa tutto di me e non c'è bisogno della App Immuni, siamo noti, tracciati e raggiungibili ovunque!), secondo se è possibile almeno multarli per invasione della sbandierata (quando fa comodo a lor signori) privacy. Invece, la rassegnazione ha preso purtroppo il sopravvento, ormai mi limito a reagire non rispondendo ad ogni numero chiamante sconosciuto, perdendo così chissà quanti amici o contatti interessanti.

Conformismo, rassegnazione: due mali della nostra generazione, ma da combattere con forza, datemi solamente le armi giuste per farlo!

Ecco, volevo dire, il coronavirus dovrebbe fornire a tutti l'occasione per riattizzare la voglia di combattere, di pensare con la propria testa, in primis ovviamente contro questo flagello, ma accoppiando nella battaglia anche altre ingiustizie e violenze che il mondo ci propina, gravi o meno gravi, ma sempre contro di noi, nel tentativo (scoperto ma che non deve riuscire) di omologarci e cloroformizzarci. Come i "nostri" marinai a *Betasom*, non ci arrendiamo, finché avremo armi e spirito per combattere tutti i nemici.



Betasom 30 maggio 1941.
L'Ammiraglio Parona stringe le mani ad un fotografo tedesco imbarcato sul sommergibile *Tazzoli*, rientrato dalla missione nelle acque di Freetown.

Da sinistra: il C.C. Carlo Fecia di Cossato, comandante del *Tazzoli*, il C.V. Romolo Polacchini, Capo di Stato Maggiore della Base, il C.F. Franz Becker, nuovo ufficiale di collegamento tedesco a *Betasom*, e il capitano di corvetta Enzo Grossi comandante del sommergibile *Barbarigo*





In copertina

Betasom 31/03/1942.
Il rientro del *Tazzoli* da una missione.
Da sinistra il STV Pini, Ufficiale in 2°,
e il comandante C.C. Carlo Fecia di Cossato.
Inferite su una sagola tesa tra il periscopio
e l'asta della bandiera, sei bandierine
relative ad altrettante navi affondate
nel corso della missione

Direttore responsabile

Giovanni Vignati

Vicedirettore

Angelo Castiglione

Redazione

Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro,
Massimo Messina, Innocente Rutigliano,
Daniela Stanco, Beppe Tommasiello

Direzione, Redazione e Amministrazione

c/o Caserma M.M. Grazioli Lante
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma
Tel. 06.36.80.23.81/2 - Fax 06.36.80.20.90

Sito web

www.marinaitalia.com

E-mail

giornale@marinaitalia.com

Iscrizione n. 6038

Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione

Roberta Melarance

Stampa

Mediagraf
Viale della Navigazione Interna, 89
35027 Noventa Padovana

Numero copie 37.500

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario

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

C.C. Postale

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

Ambedue i conti intestati a

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

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

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Awisi ai Naviganti



Settembre 1940 - L'equipaggio "non franco" del *Malaspina* schierato in coperta
al rientro a Bordeaux dopo aver effettuato la prima missione in Atlantico.
Al centro, con i baffi, il Comandante C.F. Mario Leoni.
Andrea Fucci è il terzo da sinistra leggermente piegato in avanti

Sommario



pag. 7



pag. 22

1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 Le parole del Capo

7 Al tempo del coronavirus Concorso fotografico

10 Relazione del Comandante Auconi

16 Alla cappa

18 La sciabola invitta

22 Collezioni fotografiche - Chersino

24 Disavventure di marinai italiani nel Settecento

28 Gestione del rischio in immersione

30 70 anni di evoluzione del naviglio italiano, dalla NATO al XXI secolo Parte IV

36 1918 Epidemia a bordo della *Leviathan*

38 Riflessioni davanti alla Rocca di Gibilterra

40 Le cartoline raccontano...

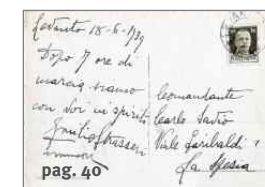
43 Ricordo di un marinaio

44 Foto d'epoca

48 Recensioni



pag. 30



pag. 40



pag. 44

In 3^ di copertina proponiamo il
Regio cacciatorpediniere *Folgo-
re*. Varato il 26 aprile '31 ed in linea
operativa dal 1° luglio '32, fu capo-
stipite della VIII Squadriglia Caccia-
torpediniere (CC.TT.) insieme a *Ful-
mine*, *Lampo* e *Baleno*. Con un di-
slocamento a pieno carico di oltre
2.000 t, poteva raggiungere i 30 no-
di di velocità massima; armato
principalmente con 4 bocche Ansaldo
da 120/50mm Mod. 1926, 6 mi-
tragliere da 20mm e 6 tubi lanciasiluri
da 533mm, aveva un equipag-
gio composto da 6 ufficiali e 159 tra
sottufficiali, graduati e marinai. Par-
tecipò alla battaglia di Punta Stilo
(luglio '40, costa della Calabria in
prossimità di Monasterace -RC), il
primo scontro navale tra Italia e Re-
gno Unito che si caratterizzò per la
più alta concentrazione di arma-
menti navali nel Mare Mediterra-
neo durante l'intera II^ G.M.. Il *Fol-
gore* salpò da Taranto insieme al re-
sto della sua Squadriglia, in appog-
gio di un nutrito convoglio con de-
stinazione Libia. Successivamente
la formazione si riunì a quella della
I e II Squadra Navale. Lo scontro fu
una sequenza di tiro dei calibri su-
periori delle corazzate e degli incro-
ciatori (da 26.000 a 20.000 metri
circa), da ambo le parti ripetuta più
volte. Anche bombardieri italiani e
aerosiluranti inglesi presero parte
all'azione ma senza influire l'esito
finale stabilito poi in parità (1 incro-
ciatore danneggiato per parte, 2
CC.TT. inglesi danneggiati ed 1 co-
razzata italiana lievemente dan-
neggiata). Il *Folgo* venne ampia-
mente impiegato durante tutto il
conflitto realizzando complessiva-
mente ben 155 missioni e percor-
rendo oltre 56.000 miglia. Il 2 di-
cembre '42, al comando del capita-
no di corvetta Ener Bettica, astigia-
no, il *Folgo* partecipò alla scorta
del convoglio "H" che fu intercetta-
to da soverchianti forze navali in-
glesie. Pur distinguendosi nel com-
battimento notturno fu ripetuta-
mente centrato e quindi immobiliz-
zato: ancorché in fase di allaga-
mento continuò ad utilizzare il suo
calibro principale contro il nemico
fino a esaurimento delle munizioni;
si capovolsse ed affondò in prossi-
mità del banco di Skerki (costa tu-
nisina) portando con sé oltre metà
dell'equipaggio. Al comandante
Bettica, inabissatosi volontaria-
mente, venne decretata la Meda-
glia d'Oro al Valor Militare. La Mari-
na ha dedicato al Comandante Bet-
tica uno dei suoi quattro pattuglia-
tori d'altura in servizio da aprile del
2002 (P492 il distintivo ottico); il
Gruppo ANMI di Chivasso (TO) è a
lui intitolato.

LA REDAZIONE

Le parole del Capo

Michele Cosentino
Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale

All'inizio di un anno che tutti noi non scorderemo mai, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, ha fatto conoscere le sue idee sugli obiettivi che la nostra Forza Armata è chiamata a raggiungere, lavorando assieme alle altre organizzazioni militari dello Stato e tenendo conto degli impegni internazionali dell'Italia. In primo luogo, l'ammiraglio Cavo Dragone ricorda che il mare continua a essere il riferimento centrale della nostra Nazione, ma accanto a esso bisogna tener conto di quello che avviene anche nello spazio; a questa dimensione spaziale, se ne unisce anche un'altra, più sfuggente e meno visibile, e che riguarda la circolazione e lo sfruttamento, nel bene e nel male, delle informazioni. Si tratta di due ambiti in cui la Marina Militare è impegnata a lavorare sodo, per consentirle di rimanere sempre all'avanguardia nella salvaguardia degli interessi nazionali, soprattutto in un periodo in cui la gestione delle informazioni e la garanzia della sicurezza per l'approvvigionamento delle materie prime – petrolio e gas in primo luogo – diventano essenziali per lo sviluppo e la crescita dell'Italia. Essendo la nostra Nazione avvolta quasi del tutto dal Mediterraneo e avendo Roma interessi che vanno ben oltre il Mediterraneo vero e proprio, la Marina sarà impegnata costantemente, e forse di più rispetto al passato, a difendere le linee di comunicazione marittima che fanno capo ai porti nazionali e a garantire il libero uso di aree marittime che possono trovarsi anche a grane distanza dalla nostra Penisola. In pratica, per assicurare all'Italia sicurezza energetica e crescita economica la Marina dovrà far sì che petrolio, gas e altre risorse naturali arrivino nei nostri porti e nelle raffinerie e che, allo stesso tempo, dai nostri porti partano i prodotti finiti da esportare in tutto il mondo: per svolgere questi compiti, occorre una costante azione di presenza e sorveglianza dentro e fuori dal Mar Mediterraneo, nonché la capacità di intervenire, eventualmente con la forza laddove necessario, per proteggere gli interessi del Paese. Si tratta di



L'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone e il Chief of Naval Operations della Marina statunitense ammiraglio Mike Gilday durante la visita eseguita negli Stati Uniti a febbraio 2020 (US Navy)

compiti assai importanti e, allo stesso tempo, molto ardui da svolgere, ed ecco il motivo per cui la Marina dovrà operare non soltanto accanto alle altre Forze Armate, ma anche con altre organizzazioni dello Stato pubbliche e private (università, centri di ricerca, istituti specialistici, ecc.), perché si tratta di un compito importante per tutto il Paese. Da qui deriva l'esigenza affinché l'Italia rimanga pienamente integrata in diverse organizzazioni internazionali, assieme a Nazioni che con essa condividono interessi e obiettivi e che pertanto stimolano la Marina Militare a intensificare la collaborazione

Sinergia operativa è la sintesi racchiusa in questa foto, con un operatore del Gruppo Operativo Subacquei in azione nei pressi della fregata Carlo Bergamini, inquadrata nell'EUNAVFOR Atalanta all'opera nell'oceano Indiano occidentale nella primavera del 2020 (COMFORAER)



Velivoli AV-8B Harrier II Plus dell'Aviazione Navale parcheggiati sul ponte di volo della portaerei Giuseppe Garibaldi, ripresa durante l'esercitazione "Mare Aperto 2019"

(Foto Giorgio Arra)

con altre Marine e altre forze armate, e a rafforzare così la sua immagine e la sua credibilità a livello internazionale. Grazie a una presenza all'estero che dura ormai da diversi decenni, l'azione della Marina Militare è sempre più apprezzata e richiesta, pure da parte di quelle Nazioni che hanno bisogno sia di creare dal nulla un apparato militare, sia di migliorare le proprie capacità d'azione, soprattutto quando esse operano sul mare.

In un giro d'orizzonte virtuale, l'ammiraglio Cavo Dragone evidenzia i numerosi contributi della Marina Militare nel settore marittimo, che spaziano dall'addestramento del personale ad attività peculiari quali l'idrografia e l'oceanografia, il servizio dei fari e dei segnalamenti marittimi, l'assistenza tecnica e la sperimentazione aeronavale e subacquea. Allo stesso tempo, la Marina deve preservare le sue capacità d'intervento anche in situazioni di crisi e conflitti, dimostrando ai malintenzionati quello di cui sarebbe capace di fare qualora la situazione lo dovesse richiedere, svolgendo pertanto anche un'azione fortemente dissuasiva. E' ovvio che assolvere ai compiti su elencati, e a tanti altre che seppur non elencati non sono meno importanti, è indispensabile che la Marina Militare conservi e preservi un numero adeguato di navi, sottomarini, aerei, elicotteri, basi, arsenali, caserme, scuole e, soprattutto, uomini e donne in possesso delle capacità fisiche e intellettuali e delle motivazioni necessarie per svolgere al meglio il proprio lavoro, con dedizione e passione. La Marina Militare dev'essere perciò messa in grado di crescere e agire secondo le direttive delle autorità politiche e



Il secondo esemplare di velivolo F-35B dell'Aviazione Navale italiana in volo verso gli Stati Uniti (MARISTAT)

militari, da sola e assieme alle altre Forze Armate, nell'ambito di quanto viene concordato in sede NATO e Unione Europea o di quanto può essere d'interesse specifico per la Nazione. Ma per fare ciò non bastano soltanto uomini, donne, navi, sottomarini, aerei ed elicotteri, perché servono anche strumenti per acquisire informazioni, comandare e controllare i mezzi, dentro e fuori dal Mediterraneo, pure in zone marittime assai lontane dall'Italia, come per esempio le regioni artiche, anch'esse importanti per l'ordinato sviluppo della comunità internazionale.

Naturalmente, la priorità operativa riguarda il bacino del Mediterraneo, dove la Marina Militare è presente con una serie di operazioni nazionali e internazionali, di cui spesso si parla anche sulla stampa e alla televisione: l'operazione "Mare Sicuro" per contrastare i traffici illeciti sul mare, l'operazione "Irinì", gestita dall'Unione Europea e finalizzata all'embargo degli armamenti diretti nella martoriata Libia e le attività di presen-

za, sorveglianza e cooperazione svolte assieme ad altre forze navali di Nazioni NATO nell'ambito dei gruppi navali permanenti dell'Alleanza Atlantica prevalentemente all'opera nelle zone marittime euromediterranee. Altrettanto importanti rimangono poi le operazioni svolte al di fuori del Mar Mediterraneo, con la Marina Militare ormai presente da lungo tempo nel Mar Rosso e nell'oceano Indiano occidentale, e che rivolge la sua costante attenzione a quanto accade nel Golfo Arabico e nel Golfo di Guinea. In questi ambiti, il ruolo dell'Italia è riconosciuto a livello internazionale ed è spesso gratificato sia con l'assegnazione del comando di

gruppi navali internazionali a ufficiali della Marina Militare, sia con la partecipazione di personale italiano ad attività operative e didattiche condotte da altre Marine amiche e alleate. Da tutto ciò, si potranno certamente e continuamente trarre lezioni utili per la crescita culturale e professionale di uomini e donne della Marina, a tutto beneficio delle capacità esprimibili oggi, domani, nelle prossime settimane, nei prossimi mesi e nei prossimi anni. L'ammiraglio Cavo Dragone mette l'accento sull'esigenza di valorizzare il bagaglio di conoscenze tecnologiche, scientifiche e umane e sul conseguente impegno della Marina per accrescere e proiettare nel futuro le proprie capacità operative, rendendosi tutto ciò necessario dai grandi passi continuamente compiuti dal perenne progresso delle moderne tecnologie: è infatti risaputo che una nave da guerra è praticamente una cittadella in cui sono concentrati numerosi sistemi e impianti, sempre più complessi coll'avanzare del progresso e il cui funzionamento richiede personale altamente qualificato e motivato. Per quanto riguarda le forze aeronavali, l'obiettivo prioritario fissato dalla Marina Militare per il 2020 riguarda il rientro della portaerei *Cavour* in seno alla Squadra Navale, al termine di un ciclo di lavori e d'interventi destinato a concludersi con un trasferimento negli Stati Uniti per imbarcare un primo gruppo di velivoli di nuova generazione F-35B per l'Aviazione Navale italiana: queste attività saranno preparatorie a quelle, assai più impegnative e a tutti i livelli, da eseguire nei prossimi anni, in modo da giungere a un impiego operativo efficiente ed efficace di un consistente nucleo di velivoli F-35B operanti all'unisono con il *Cavour*. Sempre in tema di Aviazione Navale proseguirà sia l'ingresso in servizio di moderni elicotteri sia la sperimentazione di velivoli senza equipaggio e comandati a distanza, seguendo una tendenza tecnologica e operativa che manterrà la Marina italiana al passo con le altre principali forze navali del mondo. Come accade in tutte le organizzazioni dello Stato a elevato contenuto tecnologico, anche la Marina Militare è impegnata in quell'indispensabile rinnovamento dei mezzi per svolgere con la massima efficacia le missioni assegnate, un rinnovamento peraltro obbligato dal progressivo invecchiamento di numerose fra le unità navali tuttora in linea. Quattro sono i principali programmi di nuove unità navali attualmente in corso, le fregate multimissione classe "Bergamini" (prossimo alla conclusione), l'unità portaeromobili d'assalto anfibio *Trieste*, l'unità polivalente da supporto tecnico-logistico *Vulcano* e i pattugliatori polivalenti d'altura classe "Thaon di Revel", della cui costruzione beneficia anche numerose industrie grandi, medie e piccole sparse sul territorio nazionale. Nel frattempo, la Marina Militare sta lavorando per far partire altri programmi di rinnovamento, che riguardano sottomarini di nuova generazione, cacciatorpediniere, corvette, unità anfibe, logistiche e ausiliarie, naviglio per scopi addestrativi, ecc., da realizzare anche mediante la cooperazione con altre Nazioni europee aventi le medesime esigenze dell'Italia e soprattutto sfruttando le nicchie di eccellenza tecnologica presenti in Italia: analogamente, si stanno sperimentando numerosi sistemi imbarcati di tipo moderno, primi fra tutti quelli senza equipaggio, comandati a distanza e in azione sopra, sulla e sotto la superficie del mare. E' bene inoltre ricordare che tutte queste attività della Marina Militare hanno ricadute benefiche anche per la società civile, perché le moderne tecnologie di cui si avvalgono i programmi militari possono essere sfruttate, appunto, in numerosi altri settori della vita di tutti i giorni, oltretutto contribuire fattivamente alla crescita sociale ed economica della Nazione:



Il comandante del sottomarino *Pietro Venuti* rende gli onori alla Squadra Navale nel corso dell'esercitazione "Mare Aperto 2019" (Foto Giorgio Arra)

proprio in questa direzione va la recente assegnazione a un'azienda italiana, la Fincantieri, della costruzione delle future fregate destinate alla Marina degli Stati Uniti. Uno degli obiettivi che la Marina Militare aveva fissato per il 2020 e che l'ammiraglio Cavo Dragone aveva giustamente enfatizzato all'inizio dell'anno riguardava la crociera intorno al mondo svolta dall'*Amerigo Vespucci*, incentrata sulla presenza della nave più bella del mondo a Tokyo, durante la cerimonia di apertura dei Giochi Olimpici destinati a svolgersi nell'estate di quest'anno. Purtroppo, la pandemia scoppiata su tutto il pianeta, ha obbligato la Marina Militare a cancellare quest'evento epocale, che avrebbe visto il *Vespucci* solcare i mari e gli oceani di tutto il mondo in una crociera destinata a concludersi nel 2021, espressione tangibile di quella diplomazia navale assai necessaria nell'epoca in cui viviamo e di cui le navi italiane sono uno strumento cardine. Nell'opinione di chi scrive, il passaggio più importante dell'intervento del Capo di Stato Maggiore della Marina è quello che riguarda il personale. E l'ammiraglio Cavo Dragone non ha esitato a definire drammatica la situazione relativa agli organici della Forza Armata, anche per effetto dei vari provvedimenti legislativi in vigore dal 2012: la soluzione dei gravi problemi in corso nel comparto più importante di tutta la Marina Militare viene ricercata attraverso numerose iniziative, prima fra tutte il superamento dell'ormai obsoleta legge del 2012, non più aderente alle esigenze di una Forza Armata che dev'essere sufficientemente numerosa e qualitativamente eccellente. Si tratta di un percorso difficile, in cui tutti - e vorrei dire anche l'ANMI - possono e devono dare un proprio contributo di pensiero e materiale, soprattutto in un momento così tragico e difficile della storia d'Italia in cui tutti devono fare la propria parte. La testimonianza più concreta in tal senso è l'impegno dei numerosissimi uomini e donne della Marina Militare, di tutti i gradi, età e categorie, all'opera per fronteggiare e sconfiggere la pandemia che ha travolto il nostro Paese. A loro in particolare e a tutto il personale della Marina Militare, l'ammiraglio Cavo Dragone - il Capo - rivolge e rinnova il suo plauso per l'opera assidua e silenziosa portata avanti quotidianamente, con la certezza di superare tutti i tipi di sfide e minacce che l'Italia potrà essere chiamata ad affrontare e superare negli anni a venire di questo al momento travagliato XXI secolo.

■ ■ ■



Il concorso

Così come previsto nel bando, già pubblicato su questo sito, alla mezzanotte del 17 maggio u.s. è scaduto il tempo per inviare alla Presidenza Nazionale le immagini relative al concorso fotografico *In tempo di coronavirus*. Nell'esprimere profonda soddisfazione per il gradimento riscosso dall'iniziativa fra i soci e famigliari, testimoniato dal grande numero di scatti pervenuti, si conferma che i tre primi classificati vedranno pubblicati le immagini sul numero di luglio del nostro giornale *Marinai d'Italia* e riceveranno l'attestato di compiacimento ed il premio dal Presidente Nazionale. La giuria, come specificato nel bando composta anche dal Segretario Generale e dal Direttore responsabile del giornale, ha deciso, a motivo della unanimemente riscontrata validità e bontà degli scatti, di assegnare anche quattro "speciali menzioni" ad altrettante immagini, pubblicando sul medesimo numero del giornale i nominativi degli autori. Inoltre, di tutti indistintamente i partecipanti al concorso, cui va il plauso e l'apprezzamento della giuria poiché hanno fornito un'eccellente e riconosciuta qualità dei lavori, segno evidente di impegno a condividere con tutti il proprio stato d'animo e le emozioni.

Grazie per la partecipazione e sinceri complimenti a tutti!



Primo posto

Miaooo miaoooo miaoooo
Traduzione:
France' ti tengo d'occhio
ma rispettando la distanza di sicurezza

Franco Basti - Socio del Gruppo di Ortona



Secondo posto *Marinai in stiva...*

Chiara Bini
Socia del Gruppo di Pisa

La foto ritrae l'ecografia della mia bambina che è stata "messa in cantiere" durante l'emergenza coronavirus, la prima tutina da marinaretta e il foulard ANMI della quale farà parte da grande



Terzo posto

Torneremo a volare

Eva Piccinno
Socia del Gruppo di Collepasso (LE)



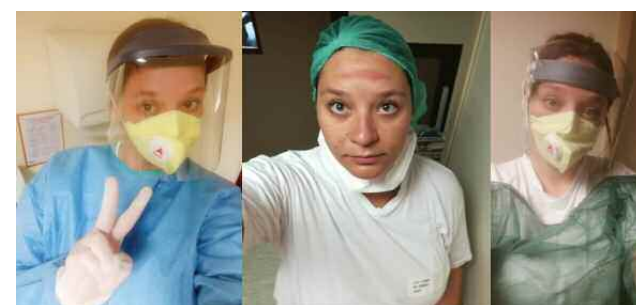
Speciale menzione a:

Marcello Cavaliere
Socio del Gruppo di Amalfi
...the black & white... flag...

Gruppo di Firenze
I reclusi della quarantena

Gruppo di Brescia
Cerimonia di Celebrazione della Liberazione al tempo del Coronavirus

Gruppo di Desenzano S. G.
La figlia del socio Riccardo Be, medico infettivologo di Borgo Roma di Verona



Nome di tutti gli altri concorrenti partecipanti (in ordine alfabetico)

Marco Alberti
Socio del Gruppo di Massa (GR)
Francesco Alessi
Socio del Gruppo di Messina
Daniele Aquinati
Socio del Gruppo di Numana
Roberto Belaz
Presidente del Gruppo di Trieste
Massimiliano Bellan
Socio del Gruppo di Biella
Francesco Bini
Socio del Gruppo di Pisa
Roberto Bulgarelli
Socio del Gruppo di Ciampino
Giuseppe Cavallaro
Socio del Gruppo di Catania
Annamaria Cavo
Socia del Gruppo di Follonica
Antonio Cimmino
Socio del Gruppo di Castellammare di Stabia
Filippo Atanasio
Socio del Gruppo di Spoleto
Luca De Poli
Socio del Gruppo di Treviso
Francesco De Rosa
Socio del Gruppo di Desenzano S. G.
Roberto Del Vecchio
Socio del Gruppo di Ferrara
Luciano Filiberti
Socio del Gruppo di Palermo
Pietro Flocco
Socio del Gruppo di Termoli
Antonio Friani
Socio del Gruppo di Civitavecchia
Elisa Gerini
Socia del Gruppo di Trieste
Arturo Gianbuzzi
Presidente del Gruppo di Ortona
Gruppo Ciampino
Gruppo Mafredonia
Alessia Ianni
Socia del Gruppo di Salerno
Domenico Ianni
Socio del Gruppo di Salerno
Luigi La Rocca
Socio del Gruppo di Salerno
Luigi La Rocca
Socio del Gruppo di Salerno
Antonino Laganà
Presidente del Gruppo di Susa
Orazio Licciardello
Socio del Gruppo di Matera
Gaetano Liguori
Socio del Gruppo di Rho
Claudio Longo
Socio del Gruppo di Palermo
Vita Caterina Masi
Socio del Gruppo di Gioia del Colle

Pasquale Mastrangelo
Socio del Gruppo di Gioia del Colle
Angelo Masullo
Socio del Gruppo di Salerno
Riccardo Merloni
Socio del Gruppo di Pesaro
Michele Mirti della Valle
Socio del Gruppo di Messina
Italo Monsellato
Socio del Gruppo di Pisa
Sergio Morosetti
Socio del Gruppo di Lissone
Nicola Oretano
Socio del Gruppo di Mazara del Vallo
Mauro Pacchiani
Socio del Gruppo di Livorno
Piergiuseppe Pace
Socio del Gruppo di Fasano
Federica Paglialonga
Socio del Gruppo di Collepasso
Paola Pignatiello
Socia del Gruppo di Ronciglione (VT)
Francesca Porru
Claudio Romagnoli
Socio del Gruppo di Porto Recanati (MC)
Renato Ruffino
Socio del Gruppo di Savona e del BSM
Piero Salani
Socio del Gruppo di Pescia
Ivano Sanna
Socio del Gruppo di Desenzano S. G.
Elena Shirinzi
Socia del Gruppo di Castrignano del Capo
Giovanni Serritiello
Socio del Gruppo di Como
Giuliano Sgarzini
Socio del Gruppo di Pesaro
Umberto Sgobba
Socio del Gruppo di Desenzano S. G.
Giuliana Adriana Sinigaglia
Figlia del Socio Leonardo Sinigaglia del Gruppo di Bisceglie
Giuseppina Tommasetta
Socia del Gruppo di Avellino
Gaetano Uccella
Socio del Gruppo di Bacoli (NA)
Ennio Vallese
Socio del Gruppo di Martinsicuro
Mariapia Visentin
Socia del Gruppo di Trento
Orlando Vitantonio
Socio del Gruppo di Fasano (BR)

Relazione del Comandante Auconi

agli Ufficiali, Sottufficiali e Marinai che effettuarono l'ultima missione di guerra a bordo dei Regi Sommergibili *Cappellini* - *Giuliani* e *Torelli* (maggio - settembre 1943)

Pervenuto da Olivo Fattoretto, figlio del sergente Infermiere Antonio Fattoretto imbarcato sul smg. *Cappellini* nella missione Bordeaux- Singapore, si pubblica la "Relazione del comandante Auconi agli Ufficiali, Sottufficiali e Marinai che effettuarono l'ultima missione di guerra a bordo dei R. Sommergibili *Cappellini*, *Giuliani* e *Torelli* (maggio - settembre 1943)" in occasione del Raduno a Padova del 18 ottobre 1981, l'elenco dell'equipaggio del smg. *Cappellini* ed alcune foto dell'equipaggio. Tale documentazione, che il proprio genitore ha gelosamente custodito per tanti anni e tramandato ai suoi figli, rappresenta la testimonianza dei valori e dello spirito di appartenenza che ha contraddistinto un'intera generazione che ha combattuto la guerra

Cari vecchi amici Sommergibilisti della primavera del '43, Voi tutti ricorderete quell'Aprile di 38 anni or sono, quando ci imbarcammo sui vecchi gloriosi *Cappellini*, *Giuliani* e *Torelli* che avevano affrontato tante battaglie vittoriose nel primo triennio di guerra e che improvvisamente ci apparivano come strani natanti senza cannoni, senza siluri, stracarichi di nafta e di materiali speciali che in una missione unica nel suo genere avremmo dovuto "trasportare" in Estremo Oriente per poi riportare in Europa materiali strategici di primaria importanza come gomma, stagno, tungsteno. La maggior parte di noi proveniva da sommergibili armati per il combattimento con i quali aveva fatto fino ad allora la propria parte di guerra e ci sembrava quasi una diminuzione delle nostre capacità prendere il mare con un mezzo che di bellico aveva ben poco se si prescinde dai due modesti impianti di mitragliere a scomparsa da 13,2 mm. Tuttavia per noi

del *Cappellini* bastava il nome del "battello" a dare fierezza alla nostra impresa, solo che ricordassimo le gesta compiute da quello stesso sommergibile al Comando del C.C. Salvatore Todaro, figura leggendaria di moderno "Cavaliere senza macchia e senza paura", noto al nemico non meno che a noi per il suo inconfondibile modo di fare la guerra: - attaccare in superficie con il cannone, risparmiare vite umane, salvare i naufraghi prendendoli a bordo o rimorchiandoli fin sotto le coste nemiche - ecco cosa evocava per noi il nome "*Cappellini*"!

Inoltre l'importanza e la delicatezza della nostra missione in una fase così particolare della nostra guerra sul mare ci ripagava almeno in parte della assoluta impossibilità di attaccare il nemico durante il lungo trasferimento.

Fu così che l'11 maggio del '43 partimmo per primi da La Pallice, stracarichi di nafta avendo disponibili per le manovre di immersione la sola cassa zavorra avanti e la cassa emersione; ciò significava che il sommergibile, nella prima parte del viaggio, si trovava a navigare in superficie con una riserva di spinta inferiore al 2,5% del suo dislocamento totale, condizione questa mai verificatasi per nessun sommergibile di nessuna Marina, non solo in tempo di guerra ma neppure in esercitazioni di pace. È noto infatti che i sommergibili tedeschi, i quali avevano in superficie una riserva di spinta inferiore a quella di tutti gli altri sommergibili del mondo, non erano mai scesi al disotto del 7% del loro dislocamento.

E che d'altra parte queste esasperate condizioni di sovraccarico fossero necessarie alla felice riuscita dell'impresa, doveva apparire chiaro al nostro arrivo in Oriente, quando la nafta residua risultò essere di sole 7 tonnellate, meno cioè della metà di quella aggiunta in sovraccarico all'ultimo momento nella cassa zavorra addietro.

Ricorderete che gli altri sommergibili che seguirono non ebbero bisogno di ricorrere a simili estreme acrobazie perché essendo di tipo leggermente diverso riuscirono a raggiungere il nostro carico di 263 tonnellate di nafta imbarcata, fruendo della maggiore cubatura delle casse nafta e dei doppi fondi adibiti a sovraccarico.

Questi sommergibili furono, in ordine di partenza da Bordeaux: *Cappellini* (C. C. Auconi), *Tazzoli* (C. C. Caito), *Giuliani* (C. C. Tei), *Barbarigo* (T. V. de Julio), *Torelli* (T. V. Gropallo). Di questi solo tre, *Cappellini*, *Giuliani* e *Torelli*, dopo aver subito numerosi attacchi aerei ed aver compiuto una fortunosa navigazione durata oltre due mesi, durante la quale incontrarono "maraglioni" di inaudita violenza, raggiunsero Singapore.

Il *Tazzoli* e il *Barbarigo* andarono purtroppo perduti, forse per attacco aereo nemico nel Golfo di Biscaglia, dove la sorveglianza delle Marine Alleate si era fatta severissima - come confermato anche dalla perdita, tra gli altri, del nostro valoroso sommergibile *Da Vinci* che proprio in quel periodo passava l'equatore proveniente da una fruttuosa missione in Sud-Africa, con rotta Nord diretto a Bordeaux. Comunque ancor oggi non si conosce con certezza né la zona né le cause del loro affondamento. La pace dei Caduti per la Patria coroni il loro sacrificio.

Ricorderete anche che con il nostro *Cappellini* impiegammo per la traversata, che compimmo per primi, esattamente 59 giorni, contro gli oltre 70 impiegati dal *Giuliani* e dal *Torelli*, e ciò grazie a notevoli tagli apportati alle rotte prestabilite allo scopo di accorciare un percorso per il quale la nafta di bordo era appena, ed in via del tutto teorica, sufficiente.

Le peripezie che passammo durante la traversata sono nella memoria di tutti Voi e fu soltanto grazie all'aiuto di Dio ed alla Vostra bravura che il 9 luglio del '43, sotto un violento piovasco, entrammo nella piccola rada di Sabang, punto previsto di arrivo dopo il nostro viaggio transoceanico.

Ricorderete anche che malgrado le peripezie trascorse volemmo ultimare in bellezza la nostra missione ed anziché "prendere la boa" come gridatoci da terra, ci affiancammo con rapida manovra sui termici alla nave *Eritrea* che ci attendeva alla banchina, ed alcuni minuti dopo ci presentammo in perfetta divisa bianca, senza ombra di barba, consuetudinaria in simili casi, a chi pensava di incontrarsi con un equipaggio che portasse ben visibili i segni della lunga navigazione effettuata.

Ma la nostra gioia per il successo della nostra missione fu immediatamente oscurata dalle notizie che giungevano dall'Italia: mentre noi approdavamo a Sabang, le truppe alleate iniziavano lo sbarco in Sicilia, aprendo così la fase più drammatica di tutta la nostra guerra.

Ora si trattava di fare presto, di riparare i danni che il mare aveva causato durante la lunga navigazione Bordeaux - Singapore e poi, una volta caricato il massimo possibile di gomma vergine e di pani di stagno, iniziare il viaggio di ritorno sperando di arrivare in Europa in tempo per dare il nostro contributo al conflitto, che ogni giorno si faceva più duro per l'Italia e per l'Asse. Il *Cappellini*, al mio comando, essendo arrivato per primo, fu anche pronto

Il R. Sommergibile *Cappellini* a Bordeaux
(Foto Fattoretto)



Il sommergibile *Cappellini*
a Bordeaux
(Foto Fattoretto)



Alcuni uomini dell'equipaggio del R. Smg. Cappellini a Bordeaux (Foto Fattoretto)

a ripartire per primo e fu così che, alla fine di agosto, scortati dalla nave appoggio italiana *Eritrea*, ci trasferimmo nella base avanzata giapponese di Sabang a nord dell'Isola di Sumatra, pronti al balzo di ritorno... E invece arrivò l'8 settembre, e con esso l'armistizio con le conseguenze facilmente immaginabili: i Giapponesi malgrado le nostre più vibranti proteste e dopo aver firmato una specie di gentlemen-agreement, che poi si ripresero, si impadronirono con l'inganno del sommergibile, ci dichiararono traditori – anche se noi non sapevamo niente di quello che era realmente accaduto in Italia – e ci sbatterono (è il termine giusto) in un campo di concentramento sperduto nella giungla a nord di Singapore.

E là saremmo rimasti tagliati fuori dal mondo senza notizie e senza assistenza, dato che i viveri ci venivano dati saltuariamente e in misura assolutamente inadeguata, se i Tedeschi, presenti in Malesia nella loro base di Penang, non avessero deciso di rintracciarci e di farsi consegnare dai Giapponesi i tre sommergibili italiani da essi catturati. Dopo vari tentativi riuscirono nell'intento e fu così che una parte degli Ufficiali, Sottufficiali ed Equipaggi – me compreso – furono imbarcati il 17 novembre '43 su due piroscafi violatori di blocco tedeschi, il *Burgenland* ed il *Weserland* per essere ricondotti come prigionieri in Europa, mentre solo alcuni specialisti, Sottufficiali e Graduati – una ventina per battello – furono trattenuti a Singapore – privati della guida del loro Ufficiale – per costituire con i Tedeschi equipaggi misti da imbarcare sui tre sommergibili, ormai battenti bandiera Tedesca.

In realtà ci furono trattative, discussioni, minacce, sia con i Giapponesi che con i Tedeschi; ci furono anche inevitabilmente – incomprensioni tra Italiani, come sovente accade quando si debbono subire eventi sul cui corso non è possibile interferire, ma che ciascuno si illude in buona fede di poter modificare in meglio con il tipo di atteggiamento più consono ai propri sentimenti.

In breve: tutti coloro (circa 75 persone) che con me furono imbarcati sul *Burgenland* o sul *Weserland* diretti in Europa, si ritrovarono, – dopo due mesi circa di navigazione nell'Oceano Indiano e nel Sud Atlantico – prigionieri degli Americani in Brasile, dopo essersi autoaffondati insieme ai Tedeschi in seguito all'attacco di navi da guerra americane in prossimità dell'Isola di Ascensione ed essere rimasti naufraghi per molti giorni, in fragili lance

di salvataggio, prive talora anche dell'indispensabile per navigare. Due Marinai Italiani persero la vita in questa vicenda: Mario Sganzerli, già del Cappellini e Domenico Rea, già imbarcato sulla nave *Eritrea*. Dal Brasile fummo trasportati in Nord America in due successivi campi di concentramento. Di lì molti vennero portati alle Isole Hawaii, ove restarono fino al termine della prigionia. Coloro che invece furono trattenuti a Singapore (70 persone) furono in parte imbarcati sui tre sommergibili catturati dai Tedeschi ed in parte adibiti a terra, ad opere di manutenzione. Il *Cappellini* carico di materiali così come ci era stato strappato dalle mani al momento dell'armistizio, con Comandante, Ufficiali e parte dell'Equipaggio Tedeschi ed una decina di Italiani – tra cui il Capo Contabile Meccanico Lo Casto ed Contabile Elettricista Lanna – partì da Singapore nel dicembre '43 diretto a Bordeaux. Ma evidentemente qualcosa non funzionava, se è vero che arrivati all'altezza dell'Isola di Madagascar, con gravi avarie a bordo e senza possibilità di rifornimento nafta (essendo venuto a mancare l'appuntamento con un sommergibile tedesco), dovettero tornare indietro e ci riuscirono solo per l'abilità degli specialisti italiani di bordo. Fu allora la volta del *Giuliani* il quale, in analoghe condizioni di carico del *Cappellini*, e sempre con comando tedesco (C.te Striegler) ed equipaggio misto, partì per l'Europa nel febbraio '44. Senonché, giunto ad un centinato di miglia a sud-est di Penang, mentre navigava in superficie nella foschia dell'alba del 14 febbraio, fu avvistato e silurato da un sommergibile inglese, il *Tally-Ho*, che era in agguato nello stretto di Malacca. Il *Giuliani* – che aveva assunto la sigla tedesca *UIT-23*, affondò immediatamente e con esso tutto l'equipaggio. Si salvò soltanto il Comandante tedesco e le due vedette che erano in plancia e due italiani, che la bolla d'aria dell'esplosione trascinò in superficie; si trattava del Serg. Ettore Manfrinato e del Capo Meccanico Ernesto Capello, tuttora viventi e residenti nel Nord-Italia. Con l'equipaggio tedesco perirono cinque italiani: il C. Meccanico Fareri, il C. Elettricista Mascellaro, il SC Elettricista Principale, i SC Motoristi Appi e Tavella. A Loro il nostro ricordo ed il nostro più affettuoso rimpianto. I loro Corpi sono ormai, come quelli di tanti nostri Caduti, in fondo al mare, imbarcati per sempre sul loro sommergibile, posato sul fondo nel Canale di Malacca, a 60 metri di profondità, a perpetuare l'ardimento e la presenza Italiana in guerra in mari così lontani dalla Madre Patria.

A questo punto è spontanea la domanda: e il terzo sommergibile, il *Torelli*, che fine fece? Dopo gli insuccessi del *Cappellini* e del *Giuliani*, condotti dai Tedeschi sia pure con l'aiuto forzoso di alcuni validi specialisti italiani, il Comando locale si convinse che non sarebbe mai riuscito a ripetere l'impresa che gli Italiani avevano compiuto nella missione di andata; si limitarono perciò a servirsi del *Torelli* e del *Cappellini* come mezzi di trasporto materiali tra Penang, Singapore ed altre località della Malesia e del Giappone. Quando nel 1945 la guerra cessò e gli Americani sbarcarono in Estremo Oriente, trovarono mal ridotti – ma ancora a galla – i due vecchi sommergibili italiani ora diventati giapponesi, perché nel frattempo anche i Tedeschi avevano abbandonato la lotta ed erano finiti, a loro volta, in campo di concentramento. Diciamo ora qualcosa delle 22 persone del *Giuliani* e del *Torelli* (i due Comandanti, gli Ufficiali – meno il G.M. Montalbetti – e relative ordinanze) che per incomprensioni e malintesi con i loro equipaggi a seguito della cattura con la forza da parte Giapponese dei loro battelli, furono anch'essi fatti prigionieri e chiusi in

un campo poco lontano dal nostro. Occorre qui notare che la politica dei Giapponesi era di tentare di separare gli equipaggi dai loro Ufficiali allo scopo di ottenere dai primi maggiore propensione ad una sia pur limitata collaborazione. Con il *Giuliani* ed il *Torelli* – catturati più facilmente nell'Arsenale Militare di Singapore – ci riuscirono. Con il *Cappellini* che trovandosi a Sabang – aveva avuto una storia tutta particolare di trattative, di minacce, di reciproche astuzie, che sarebbe lungo qui ricordare e che furono vissute drammaticamente da me e dal mio equipaggio in piena concordanza di intenti, ciò non avvenne. Ed è appunto a noi che gli equipaggi dei due battelli volontariamente si unirono, una volta che i Giapponesi li misero in campo di concentramento e finirono così per condividere in tutto la nostra sorte, in quegli avvenimenti che poc'anzi ho ricordato.

Ma torniamo appunto ai 22 Ufficiali e Marinai del *Giuliani* e *Torelli*, cui sopra facevo cenno. Sentiamo anzi da uno di essi, allora Ufficiale in 1° del *Torelli* ed oggi C.V. Corsini (R.O.) una testimonianza delle loro traversie.

“In un primo tempo fummo concentrati, assieme a tutti gli altri Italiani, in un campo di passaggio, sempre nell'Isola di Singapore, in una vecchia piantagione di gomma sulla Sime road, con viveri che con ottimismo il Com.te Auconi ha definito “saluari ed inadeguati” ed alloggi in baracche di foglie di palma intrecciate, semi-cadenti.

Dopo un paio di mesi circa fummo trasferiti, sull'insenatura paludosa di Kranji, nel nord dell'isola, in una baracca su palafitte che, pur tenuta separata con filo spinato, faceva parte di un campo di prigionieri di guerra indiani; nel frattempo il vitto era non più saltuario, ma ridotto a razioni e qualità da lavoratori di bassa forza asiatica di quei tempi: un pugno di riso bollito, spesso avariato e pieno di vermi e talvolta qualche verdura locale, a noi sconosciuta, anch'essa avariata: le poche proteine erano fornite dalle camole del riso. Qui cominciammo anche a conoscere meglio la disciplina dell'esercito Giapponese basata sulle percosse, gli schiaffi e le bastonate.

Da qui verso Natale del 1943 fummo trasferiti in un altro campo, molto grande, nuovamente presso la Sime Road, in mezzo a prigionieri inglesi ed australiani; noi però eravamo tenuti separati dagli altri con filo spinato attorno alla nostra baracca e sentinelle giapponesi.

Poco tempo dopo i Giapponesi tolsero il filo spinato e le sentinelle e così entrammo a far parte del grande campo di prigionieri alleati, dove, da un censimento fatto, erano rappresentate 35 nazionalità diverse. Contemporaneamente entrammo anche a far parte delle squadre di lavoro, disboscamenti, colmate di paludi, costruzione di ferrovie, ecc.) che facevano parte, secondo i Giapponesi, che non avevano firmato la Convenzione di Ginevra sui prigionieri di guerra, dei nostri doveri: inutile qui cercare di rivivere quel periodo che fu pieno di vere sofferenze fisiche, sopportate però da



Il *Torelli* in arrivo a Bordeaux il 5 ottobre 1940 (Collezione E. Bagnasco)



Il *Giuliani* in versione da trasporto
(Collezione E. Bagnasco)

tutto il gruppo con dignità: le ore di lavoro, puramente manuale e pesante, erano molto lunghe, ma la sera, anche se stanchi, si cercava di utilizzare il nostro tempo perso di prigionieri prendendo lezioni di lingue estere e dando lezioni di italiano o più semplicemente giocando a carte ed ascoltando musica. Nell'ultima parte del nostro biennio di prigionia, fummo spostati assieme a tutti gli altri al campo di Changi, con al centro il moderno penitenziario omonimo e con le baracche tutt'intorno. Naturalmente noi, essendo un piccolo gruppo non sufficiente per occupare una baracca, fummo alloggiati in un paio di celle all'interno del penitenziario. Anche qui, come del resto nelle baracche, orde di cimici affamate ed indistruttibili furono le nostre fedeli compagne.



Marinai a Singapore
(Foto Fattoretto)

Poi arrivò da Tokyo l'ordine: uccidere tutti i prigionieri per sopprimere così ogni testimonianza dei maltrattamenti e delle atrocità commesse in tutti i campi del Sud-Est dell'Asia: nelle Filippine alcuni campi furono incendiati dopo che le baracche erano state irrorate di benzina e gli eventuali superstiti vennero finiti a colpi di mitra. Noi fummo più fortunati: il Capitano giapponese Tagahachi chiuse l'ordine in un cassetto del suo ufficio e lì fu trovato dai paracadutisti inglesi il 10 settembre 1945. Alla fine del '45 venivamo liberati dagli Alleati e nel febbraio del '46 sbarcavamo a Taranto dalla Nave Eritrea che ci aveva rimpatriati".

Finisce qui la testimonianza del Com.te Corsini.

Elenco dell'equipaggio del Sommersibile A. CAPPELLINI
nella missione Bordeaux-Singapore

C.C. Comandante AUCONI Walter	Serg. Cann. P.S. FUDA Domenico	Nocchiere SERRAPIONI Umberto
S.T.V. RENDA Carmelo	Serg. Cann. P.S. FERRARI Pietro	Nocchiere BESCHI Salvatore
S.T.V. TAMBERI Wando	Serg. Fur. S GENOVESE Ugo	Elettricista MUSSO Giuseppe
G.M. CAPEZZA Federico	S.C. M.N. COGO Aldo	Elettricista FAZIO Mario
Cap. G.N. DE SIMONI Ludovico	S.C. M.N. PEROLA Mario	Elettricista TAMBURINI Giovanni
T.G.N.M. GIANNONE Giuseppe	S.C. M.N. AMODIO Giuseppe	Elettricista CICCHETTI Gino
Capo 1° cl. Mecc. LO CASTO Alessandro	S.C. M.N. DEGLI INNOCENTI Tullio	Elettricista CATELLANI Sergio
Capo 3° cl. Elett. LANNA Salvatore	S.C. Sil DEL TREPPo Giordano	Elettricista DI POMAZIO Luciano
2° Capo Mecc. SANTAMARIA Raffaele	S.C. Cann. A. AIMASSO Claudio	Silurista SGANZERLI Mario
2° Capo Mecc. TODINI Ferruccio	S.C. R. T. RIZZO Antonio	Silurista MANGONE Elio
2° Capo R. T. SHONEL Corrado	S.C. R. T. LOY Carlo	Fuochista O. FIORINI Olinto
2° Capo Elett. COLASANTO Michele	S.C. Nocch. PASTORE Federico	Fuochista O. BASILE Pasquale
2° Capo Nocch. SIRAGUSA Mario	S.C. Nocch. BONVENTRE Natale	Fuochista A. MEREGHETTI Angelo
Serg. R. T. BOSIO Pietro	S.C. Nocch. DI MARINO Ciro	Cannoniere O. FALCONATI Giovanni
Serg. Infer. FATTORETTO Antonio	Nocchiere RUOCCO Alfano	
Serg. Segno FORTI Luigi	Nocchiere GIORDANO Angelo	

Elenco redatto a La Pallice il maggio 1943
Persone imbarcate n° 46

Con questo gruppo di amici, come ricorderete, noi avemmo delle difficoltà e dei contrasti così come difficoltà e contrasti ben più drammatici si ebbero in Italia a seguito dell'armistizio. Oggi, dopo quasi quarant'anni, in un clima storico-politico completamente diverso, mentre sentiamo in coscienza di non dover ripudiare nulla del nostro passato, possiamo tranquillamente aprire le braccia a questi nostri fratelli sommergibilisti che - come noi - da protagonisti di una splendida missione, divennero vittime di eventi sul cui corso nessuno di noi - malgrado la migliore e talvolta disperata buona volontà - poté minimamente influire. Da allora ad oggi il Com.te del *Giuliani* è scomparso, come scomparsi sono molti tra Ufficiali, Sottufficiali e Marinai, oltre quelli Caduti in combattimento e sopra ricordati - nel volgere inesorabile di questi 38 anni che ci separano da quel doloroso settembre 1943. Noi, i superstiti, abbiamo voluto riunirci a Padova, ospiti del nostro caro Cappellano di Betasom - anche lui sommergibilista "autentico" legato alle stesse nostre memorie di guerra - per ricordare i nostri Caduti, per ringraziare ancora una volta Iddio di averci voluta conservare alle nostre famiglie e per rievocare la sorte dei nostri sommergibilisti che, nell'ormai lontano 1943,



L'ex-Cappellini, sotto bandiera giapponese nel 1945
(Collezione E. Bagnasco)

compirono la loro ultima missione di guerra, missione che, per le difficoltà incontrate, per le modalità tecniche adottate, e per le particolarissime circostanze in cui si svolse, rappresentò - anche a giudizio di esperti navali stranieri del dopoguerra - un contributo non secondario alla Storia della nostra Marina nella seconda Guerra Mondiale.

Alla cappa

Un grande marinaio
e le sette
medaglie del mare

Roberto Domini - Socio del Gruppo di Vittorio Veneto



Molti si domanderanno il perché di un titolo così e soprattutto saranno curiosi di sapere chi è il grande marinaio che amava il termine "mettersi alla cappa".

Mi sono trovato a scrivere di Enzo Maiorca altre volte, credo che sia da parte mia doveroso ricordarlo attraverso riflessioni che mi ha donato in un'amicizia durata oltre vent'anni. Nell'ultimo articolo scritto pochi giorni dopo la sua morte, avvenuta il 13 novembre del 2016, cercavo di raccontare alcuni eventi della nostra amicizia. L'avevo intitolato: "Il filosofo del mare. Enzo Maiorca uno di noi".



Una scultura dedicata a Rossana

Chiudevo con una riflessione legata al fatto che gli piaceva soffermarsi "sull'idea della nave alla cappa, quando il mare ti impedisce di progredire nel viaggio. Nave alla cappa indica l'umiltà di chi sa che ha di fronte un avversario che non può sconfiggere e che deve assecondare fin tanto che la sua rabbiosa sfuriata sia passata".

Nel tempo scandito dagli effetti del corona-virus, parlare di mettersi alla cappa è divenuto qualcosa di obbligatorio, ma soprattutto necessario. Attendere quindi con umiltà è un ulteriore insegnamento che Enzo ci ha lasciato e di cui dovremmo fare tesoro. Enzo è come uno scrigno di pietre preziose: ogni occasione è buona per darci motivo di riprendere i suoi insegnamenti e i suoi incoraggiamenti.

Mi capita spesso di ricordarlo e non ho mai perso occasione di tramandare le pillole di saggezza che da lui ho appreso. Grazie a Dio, non sono il solo in questo nostro caro Paese. È, infatti, con grande gioia che ho appreso che la famiglia Maiorca, insieme a Leo Cataldino e al club Ferrea Sub di Monza, ha ideato e costituito il premio "Le sette medaglie del mare" allo scopo di conferire una testimonianza di legame al mare, nello spirito dei Maiorca, a persone e Istituzioni che abbiano lavorato per il mare, per la sua salvaguardia, per il rispetto della sua storia, cultura e identità millenarie.



Enzo Maiorca con la figlia Rossana

L'apprezzabilità di questa iniziativa sta anche nell'aver unito Enzo e sua figlia Rossana, prematuramente scomparsa nel gennaio del 2005, due figure di sportivi, ma soprattutto di persone sensibili e innamorate del mare e che nel mare e con il mare avevano scelto di vivere.

La scelta di titolare il premio "Le sette medaglie del mare" nasce dalla volontà degli organizzatori di assegnare a sette gruppi di lavoro dei corsi di grafica e design del Liceo Artistico "Preziosissimo Sangue" di Monza la creazione di un bozzetto di una medaglia sul tema ripreso da una frase di Enzo: "Dietro un orizzonte ce ne è sempre

un altro". La qualità dei lavori è stata tale che la commissione ha deciso che da essi sarebbero nate sette medaglie che saranno distribuite su base annuale a rotazione, ed è questo il motivo che dà il nome all'iniziativa e al premio.

La prima delle sette medaglie verrà conferita quest'anno alla Marina Militare e sarà per me motivo di grande gioia che a ritirare il premio sia l'ammiraglio Cavo Dragone, il mio Capocorso, oggi Capo di Stato Maggiore della Marina. La motivazione - che di seguito è indicata - vuole essere testimonianza del ruolo della Marina a sostegno della marittimità nel nostro Paese, ma soprattutto per la costante opera nella salvaguardia sia della vita umana in mare sia dell'ambiente marino. La Marina svolge questo ruolo di concerto con le altre Istituzioni sia pubbliche sia private, ma non può esimersi da essere il punto di riferimento culturale e di identità per tutti coloro che amano il mare e desiderano proteggere questo meraviglioso ambiente che Enzo e Rossana amavano.

Ecco la motivazione del premio: "Da sempre fondamentale, essenziale e indissolubilmente legata al nostro Paese, la Marina Militare Italiana si è particolarmente distinta, oltre che nei suoi compiti istituzionali, nel supporto dei nostri giovani talenti sportivi, nelle emergenze in mare salvando con abnegazione migliaia di vite e nella

tutela ambientale mettendo a disposizione di Enti e Istituti per la ricerca, mezzi e capacità operative".

Unitamente al premio "Le sette medaglie del mare" sarà assegnato un ulteriore riconoscimento come "Premio di Laurea Maiorca", voluto dalla famiglia Maiorca, dalla Associazione Sportiva FERREASUB di Monza, dall'Istituto TETHYS onlus di Milano, dalla FIPSAS, dalla Società TEMC DEOX di Milano, dalla Società ZERODIVE di Milano e da ASSOSUB, a una tesi di laurea specialistica che abbia approfondito temi legati alle Scienze Biologiche, Scienze Naturali e Scienze Ambientali ovvero su argomenti legati all'ecosistema marino. Tale riconoscimento vede il patrocinio della Marina Militare che si è offerta di ospitare lo studente/studentessa vincitore/vincitrice a bordo delle proprie unità in attività di ricerca per un periodo di una/due settimane.

Con queste poche parole volevo dare testimonianza di questo evento che consente a tutti di non dimenticare una figura così importante e centrale per la storia marittima del nostro Paese.

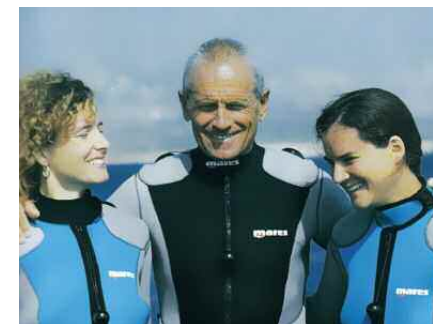
Vorrei, per concludere, ricordare i due momenti della mia amicizia con Enzo e uno dei miei incontri con Rossana.

Il primo viene dal deserto: ero nel mio ufficio di Comandante del X Gruppo Navale Costiero e del Contingente italiano in Sinai a Sharm el Sheikh, quando mi fu detto che una persona aveva superato le protezioni della base e si stava dirigendo verso le navi da pattugliamento. Mi sporsi dalla finestra e lo riconobbi subito. Dissi: "Lasciatelo passare e non fermatelo!" Enzo si fermò davanti alla bandiera di una delle navi all'ormeggio: era la bandiera che aveva visto da lontano ed era proprio la bandiera che lo aveva attratto nel posto dove si era poi fermato.

Amava l'Italia e lo stato italiano, forse per questo non sopportava le furbie, le rube e l'ignoranza di chi dimostra con i fatti di non amare il suo Paese.

Il secondo viene dalla Croazia. Nell'ambito di un'attività promossa dal Ministero degli Esteri, Enzo fu invitato a parlare alle comunità italiane sulla costa orientale adriatica.

Uno degli interventi era a Lussinpiccolo e con l'occasione decisi di recarci in "pellegrinaggio" sulla tomba di Tino Straulino, da poco scomparso. Quel momento fu per me il più alto della mia vita di marinaio: i due più grandi uomini di mare italiani del



Maiorca abbracciato a Rossana e Patrizia e sotto, Maiorca a Zara, sulla sua sinistra l'autore

secolo XX si trovavano insieme, fuori dal territorio del nostro Stato. In quell'occasione si soffermò a parlare con uno dei miei figli, travasandogli esperienze e considerazioni.

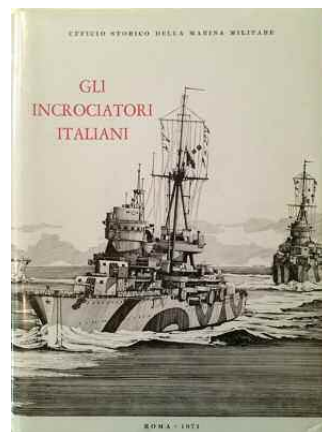
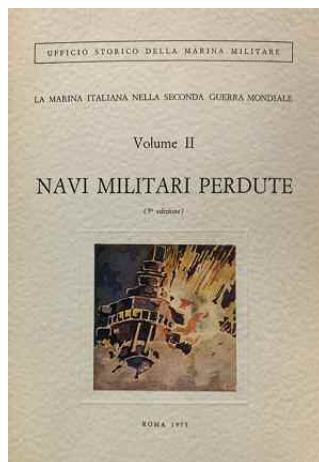
Il terzo riguarda Rossana Maiorca. Da sposata si era trasferita a vivere a Mestre. Vista la sua vicinanza a Venezia, fu invitata a partecipare ad alcune attività sia presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi sia presso la Scuola Navale Morosini. Ogni volta che arrivava, ci veniva incontro con un sorriso pieno, ricco di intensa gioia. Parlavamo a lungo del mare, della sua nostalgia per il litorale siracusano. Ciò che traspariva di più era la sua sensibilità e serenità, che conquistava tutti.

La sua presenza non passava inosservata, tutti ponevano gli occhi su di lei. Sembrava circondata da un'aura di maestosa forza. Ad ogni passo emergeva il suo carattere coraggioso e determinato. Una donna speciale che prematuramente ci ha lasciato.

Tre eventi apparentemente slegati tra loro uniscono Enzo a Rossana. Essi hanno in comune amor di Patria, umiltà, rappresentano un esempio per i più giovani ed entrambi hanno espresso coraggio e carisma sino all'ultimo istante della loro vita. Motivazioni sufficienti a giustificare la nascita di questi due premi in loro memoria.

La sciabola invitta

Enrico Cemuschi - Socio del Gruppo di Pavia



Da bambino (9 anni) passai qualche tempo nell'incredibile villa di mio zio Silver, a Santa Margherita Ligure. Fu un periodo indimenticabile che anche i miei fratelli ricordano nitidamente e con piacere a tanti anni di distanza. In un padiglione erano esposti gurdé, scudi, lance e spade sudanesi a forma di croce. Tutti cimeli risalenti al 1896: Cassala e Squadrone Cheren, e la sera i ricordi di famiglia si rinnovavano davanti al televisore, subito spento a grande richiesta, per ascoltare storie ben più interessanti: lo zio Nino, il cugino Bruno e così via.

Per me erano nomi di parenti mai conosciuti, ma li identificavo, più che dai dagherrotipi (ovali ed enormi; incorniciati nella camera degli ospiti e un po' inquietanti) coi vari trofei. L'Africa Orientale, pertanto e, in particolare, l'Eritrea divennero, per me, una sorta di Far West, ossia il possibile teatro di ogni avventura per deserti e per foreste. C'erano, tuttavia, dei problemi. Tanto per cominciare non potevo giocarci coi soldatini, mio pasatempo favorito. La premiata ditta "Airfix" non produceva certo Penne di falco (alias il 2° Squadrone Cheren dalla fascia rosso mattone esposta anch'essa sotto vetro; unico rimpianto non averla mai toccata) né, tantomeno, dervisci o abissini. Il meritorio *Corriere dei Piccoli* aveva stampato qualcosa che copriva, in parte, quel periodo, ma i soldatini di carta non erano la stessa cosa, né a quel tempo erano disponibili le fotocopiatrici (tanto meno a colori) e di tagliare la pagine, rovinando la mia collezione, non se ne parlava proprio.

Scoprii, poco dopo, la Marina e, naturalmente, l'Eritrea, con Massaua e Assab, rivestì subito un ruolo particolare. Il primo volume della collana dell'Ufficio Storico "La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale" che acquistai, coi risparmi di un paio di stagioni, fu - pertanto - *Le operazioni in Africa Orientale*. Ricordo che lo ritirai, un po' emozionato, dalle mani del maggior libraio e bibliofilo che abbia mai conosciuto, il vecchio Parolini dell'omonima libreria in Bologna (oggi scomparsa), tradizionale punto di riferimento di famiglia per la carta stampata. Facevo la prima media e il nostro, piccolo di statura, bianco e dai capelli candidi con un maglione

blu - a me sembrava sempre lo stesso - sulle spalle, me lo allungò, sorridendo stranamente e facendomi pure un piccolo e gradito sconto sul prezzo pattuito quando lo avevo ordinato un mese prima. Mi disse "Mi faccia sapere" (usava, da gran signore, il bel lei manzoniano anche con un ragazzo come me) "se le piace". La settimana dopo lo rassicurai e lui annui divertito. Non potevo sapere che aveva ordinato (risparmiando, in tal modo, sul prezzo totale), l'intera collana, che poi mi vendette, un libro alla volta, nel corso degli anni successivi contrassegnando, per di più, le mie promozioni a scuola con i volumi strenna de "Le navi d'Italia", il primo dei quali fu *Gli incrociatori* di cui avrei scritto, quasi cinquant'anni, dopo, l'aggiornamento e una nuova prefazione.

Si era a cavallo tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio del decennio successivo. Non esistevano (so già che i lettori più giovani non mi crederanno) né Internet, né Amazon. Le riviste erano poche (in pratica solo la meritoria *Storia Illustrata*) e i libri di carattere storico e militare ancora meno: giusto la Longanesi (economicissima, per fortuna, la collana *I Pocket*), qualcosa pubblicato saltuariamente da Mondadori e Rizzoli - ché la distribuzione del tempo non passava, praticamente, altro - e basta. Nessuna libreria specializzata. Per chi avesse voluto documentarsi su quello che aveva scritto e pensato l'altra parte (è un mio difetto costituzionale, lo ammetto) non c'era, per l'Africa Orientale dell'ultimo conflitto mondiale, che uno e un solo testo di riferimento tradotto in italiano: *Eritrea 1941* di A.J. Barker. E qui cominciarono i guai.

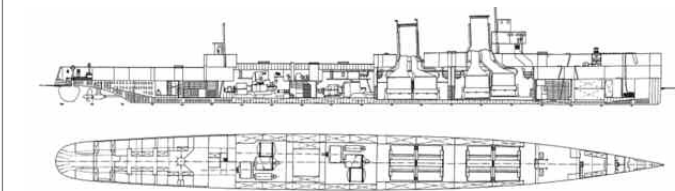
A domanda...

Avevo capito già da tempo che, in merito a quel periodo, c'era qualcosa che non funzionava. Troppa l'esaltazione dei vincitori e troppo silenzio da parte nostra. E fin qui pazienza. Ma ci rimasi male quando lessi, sul Barker, che l'ammiraglio Mario Bonetti, ultimo comandante di Massaua, aveva cercato vanamente, e teatralmente, di spezzare la propria sciabola col ginocchio al momento

della resa, dopo 5 giorni di combattimenti, di quella piazza. Il trofeo, aggiunse Barker, "è ora esposto al Quartier Generale di Khartoum". "Proprio come i cimeli dello zio", pensai. Come se non bastasse, aggiungeva la mia solitaria fonte inglese, erano state altresì catturate le navi italiane presenti nel porto, fatto quest'ultimo sul quale ricamarono parecchio - e per decenni - alcuni commentatori nostrani. In seguito (in inglese ero bravino, e anche in qualche altra lingua) lessi ancora qualcosa. Le versioni britanniche erano sempre le stesse, fatta eccezione per qualche dettaglio extra tipo l'ammiraglio sorpreso stravaccato su una sedia a sdraio dai perplessi parlamentari inglesi (cosa che faceva molto Alberto Sordi) e, ancora, "...the rear admiral's entirely ineffective attempt to defend the port". Da parte italiana avevo letto il terzo volume di *Plancia ammiraglio* di Vittorio Tur curato (ma a quel tempo non lo sapevo) dal mio maestro Franco Bandini. Lì la musica era un po' diversa. L'8 aprile 1941: "Poco dopo le 14.00, avendo avuto notizia che truppe nemiche si trovavano già nella zona dell'abitato e potevano giungere da un momento all'altro al Comando, Bonetti ordinò l'ammainabandiera. Vennero resi gli onori con picchetto e tromba. Bandiera e insegna furono poi distrutte col fuoco. Fece abbattere anche l'asta perché la bandiera nemica non venisse alzata dove avevano sventolato la bandiera italiana e la di lui inse-



gna ... Poco dopo la demolizione dell'asta della bandiera arrivarono alcuni ufficiali inglesi con automezzi ... chiesero da bere e furono condotti al circolo ufficiali ove chiesero anche da mangiare. Bonetti fece loro rispondere che quello non era un albergo. ... A Khartoum il generale Platt (comandante della *Sudan Defence Force*, nda) ricevette nella sede del Quartier Generale delle truppe del Sudan l'ammiraglio Bonetti ... Il vero scopo era quello di avere da loro informazioni sugli sbarramenti (minati) e la richiesta venne fatta con minacce di ricatto e con insistenze contrarie alle disposizioni della Convenzione Internazionale. Il contegno del generale Platt fu "villano". Bonetti avanzò altro reclamo alla Croce Rossa



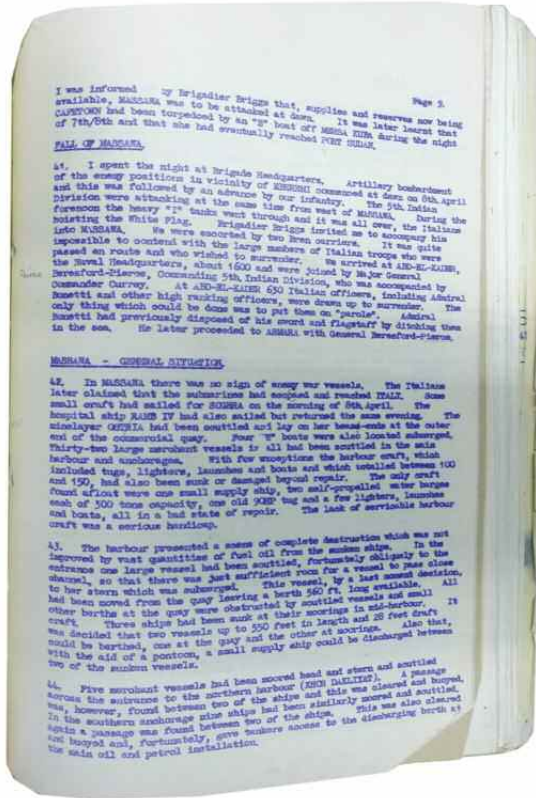
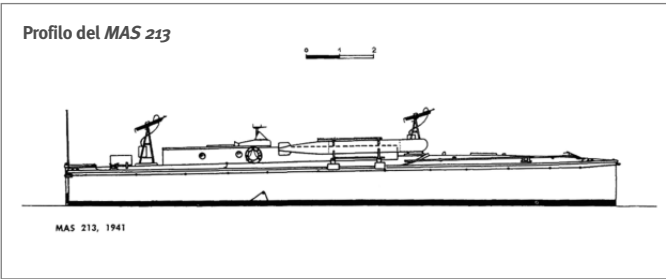
Sezione longitudinale e orizzontale e profilo di un cacciatorpediniere classe "Leone" (1938)



Internazionale anche per il comportamento del generale. Tur, però, era un ammiraglio italiano e le sue parole furono pertanto subito liquidate dai soliti noti nostrani come inattendibili, in quanto di parte. Essendo il tempo galantuomo le cose si chiarirono, quantomeno un poco, nel corso degli anni successivi. Saltò fuori, per esempio, che le navi prese dai britannici erano le piccole cisterne acqua *Sebeto* e *Sile*, rimaste a galla per assicurare gli indispensabili servizi idrici a beneficio della popolazione visto che la sete, a 50° e passa all'ombra, è sempre uguale indipendentemente dalla potenza occupante di turno e che la Legge italiana di guerra e neutralità del 1938 era ed è (non è mai stata abrogata) molto precisa a questo proposito, oltre che sulla tutela in generale. Non solo (avevo ormai cominciato a scrivere di queste cose, e a duellare, a colpi di botta e risposta, sulla rubrica della posta della *Rivista Marittima*); dai documenti inglesi risultò che i due *cisternini* in parola non issarono mai bandiera britannica, ma rimasero in Eritrea per tutta la durata della guerra adempiendo ai propri compiti d'istituto. I sempre accaniti critici "de' noantri", evidentemente piccati, evidenziarono a loro volta, sulla solida base dell'edizione 1975 del volume *Navi militari perdute* edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare, che - non di meno - i britannici avevano catturato a Massaua, l'8 aprile 1941, la cannoniera (alias un peschereccio armato di costruzione giapponese risalente al 1917) *Porto Corsini*, fatto questo destinato,



secondo l'unanime giudizio di costoro, a rappresentare un'eterna infamia in capo alla Regia Marina. Per la verità il celebre almanacco navale *Jane's* del 1947-48 aveva già chiarito che l'unità in questione si era regolarmente autoaffondata anch'essa, quel giorno, analogamente alla pari categoria *Giuseppe Biglieri*. Recuperata ("salvaged at Massawa") e ribattezzata *General Platt*, fu adibita a nave servizio fari e radiata nel 1943. Questo sistema di rinnegare le fonti italiane quando non facevano comodo e di esaltarle, viceversa, quando il loro revisore sposava la versione inglese più negativa tra quelle disponibili, mi è sempre sembrato strano, ma tant'è. In seguito la questione delle vicende navali a Massaua nell'aprile 1941 divenne, se possibile, ancora più dibattuta. Non mancò, infatti, sempre tra gli italiani, chi sostenne che il siluramento dell'incrociatore inglese *Capetown*, avvenuto a opera del MAS 213 dell'allora guardiamarina Pietro Valenza, l'8 aprile 1941, fosse stato un perfido attacco a tradimento in quanto, quel giorno, sarebbe stata in vigore una tregua. In realtà l'azione in parola ebbe luogo alle ore 23.17 del 7 aprile mentre il cessate il fuoco fu annunciato alle ore 13.00 dell'8. In effetti gli inglesi riconobbero senza difficoltà, sulla base dei loro rapporti di missione, che il *Capetown* fu attaccato di sorpresa, appunto alle ore 23.17 del 7 aprile 1941 (ora di Greenwich corrispondente alle ore 00.17 dell'8 aprile di Massaua) da una "E-boat which was not seen" ("che non era stata avvistata") spintasi fino a 300 metri di distanza, come avrebbe lamentato la successiva commissione d'inchiesta britannica. La piccola, lenta e vetusta unità costiera italiana sopravvisse alla reazione di fuoco delle navi di scorta (cacciatorpediniere *Kingston*, avvisi *Par-*



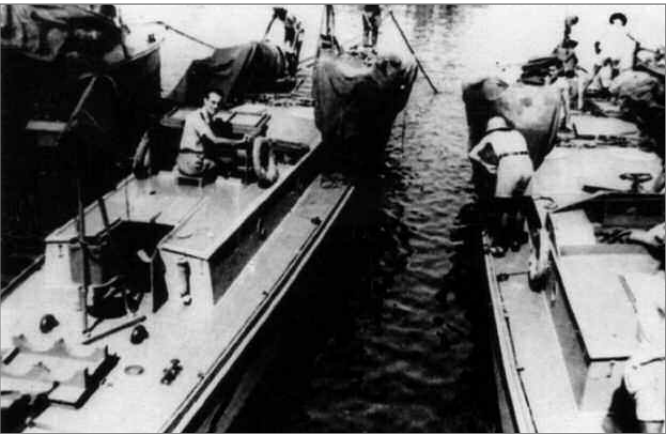
Fotografie di documenti inglesi conservati presso il TNA (già PRO) di Kew Garden, nel Surrey col permesso del Lord Controller, TNA ADM 199/446

ramatta e *Clive* e incrociatori ausiliari *Sagitta* e *Ratagir*) rientrando alla base. Subito immobilizzata, l'unità maggiore inglese colpita (di per sé anch'essa non recente, ma pur sempre apprezzabile in quel teatro d'operazioni) sembrò destinata, all'inizio, a fare una brutta fine, tanto da indurre l'Ammiragliato a scrivere, in occasione della valutazione tecnica dei danni subiti quel giorno, che sarebbe stato opportuno provvedere, per il seguito, a gru (*davits*) per le imbarcazioni dotate di barre ed aggrappamenti (*spars and griping bars*) tali da permettere a tutti i mezzi di salvataggio di bordo di essere filati a mare nonostante la presenza di un forte sbandamento. Dopo un difficile rimorchio assicurato fino a Port Sudan (294 miglia) dall'avviso australiano *Parramatta* e un'ulteriore navigazione – sempre a rimorchio – percorsa il mese successivo alla volta di Bombay, il *Capetown* rimase ai lavori in quell'arsenale indiano fino al maggio 1942 sbarcando, per l'occasione, il proprio armamento principale senza più reimbarcarlo. Adibito, da allora in poi, a compiti di nave caserma (*Accommodation ship*), il *Capetown* fu, infine, rimpatriato e messo in disarmo, nel 1943, passando alla *Reserve Fleet*, nel cui ambito trascorse il resto del conflitto fatta salva l'idea, maturata nella primavera 1944, ma tosto tramontata, di utilizzarlo come frangiflutti in occasione dell'ormai imminente sbarco in Normandia. Dopo quest'ennesimo scambio di battute quella vecchia polemica parve, finalmente, quietarsi. Non mancò, tuttavia, la freccia del parto da un interlocutore il quale sottolineò l'ormai celebre scenetta della sciabola e del ginocchio concludendo con viva e vibrante soddisfazione (come direbbe oggi il noto comico Maurizio

Crozza) in merito alla "nostra consueta figura da chiodi", soggiungendo altresì che mai un ammiraglio tedesco o britannico si sarebbe comportato "coprendosi di ridicolo".

...risponde

Questa mattina un corrispondente tedesco mi ha mandato un centinaio di fotografie di documenti inglesi conservati presso il TNA (già PRO) di Kew Garden, nel Surrey. Sono gli Archivi di Stato britannici. Si tratta di immagini scurette, ma leggibili. Scorrendole mi sono ritrovato inaspettatamente bambino (9 anni e quarta elementare) davanti a quelle mai dimenticate spade sudanesi damascate di qualche secolo fa e ho scritto di getto - lo confesso - queste righe. Riproduco, qui a fianco, una delle immagini appena scaricate confidando che il Direttore faccia, schiarendola, il consueto miracolo. L'abbattimento dell'asta della bandiera è confermato e anche della sciabola dell'ammiraglio si dice che fu, parimenti, "disposed of" gettandola in mare. Niente mancata frattura della spada contro il ginocchio, quindi; nessuna vicenda patetica, né alcuna "figura da chiodi" o penosa. È casomai confermata la narrazione degli avvenimenti fatta da Bonetti e ripresa da Tur. Insomma, l'intero siparietto è stato inventato di sana pianta, magari sulla base della vivace irritazione del generale Platt davanti al silenzio dell'ammiraglio italiano. È un fatto che i britannici riuscirono a dragare appena il 13 aprile una rotta di sicurezza per Massaua percorribile, però, soltanto da "small ves-



I MAS 206 e 213 ormeggiati a Massaua nel febbraio 1941
Collezione Franco Bargoni

sels" e che dovette intervenire la *U.S. Navy*, nel 1942, per bonificare la zona, rimuovere i relitti e riaprire quel porto al traffico. I generali inglesi William Platt e Alan Cunningham (quest'ultimo fratello del celebre comandante della *Mediterranean Fleet*) si distinsero, inoltre, per aver intimato, in quegli stessi giorni, al Duca d'Aosta, comandante in capo in Africa Orientale, di arrendersi senz'altro non potendo garantire, altrimenti, la sicurezza dei civili italiani. Amedeo d'Aosta rispose con un secco: "Rifiuto di cedere al volgare ricatto" e la cosa finì lì, mentre gli statunitensi anteponevano i propri buoni uffici in vista del rimpatrio in Italia, durante gli anni successivi, delle donne, dei bambini e dei vecchi rimasti tagliati fuori laggiù. Immaginare (per quanto, beninteso, in mancanza di prove) un'affannosa ricerca della sciabola piegata dell'ammiraglio Bonetti nei fondali del porto di Massaua allo scopo di compiacere quel generale inglese, appena mandato a spasso per i campi da Bonetti a Khartoum, è possibile. È parimenti ipotizzabile che tutto si sia limitato, in realtà, a una mera, spiritosa invenzione cartacea (in buon italiano si chiamano calunnie) a uso propagandistico ripresa poi da, diciamo così, gli storici del momento copiandosi, come spesso accade, uno sull'altro. Non a caso la versione italiana di uno spassoso libro del celebre comico americano Woody Allen s'intitola *Citarsi addosso*. Preoccupa però la compiaciuta sudditanza psicologica di certi personaggi che prendono per buona qualsiasi cosa trovino scritta (purché in lingua forestiera) senza prendersi la briga di verificarla coi documenti del tempo ma limitando il proprio sforzo alla traduzione, di solito scadente, delle fonti secondarie straniere. È comunque inutile stigmatizzare questo difetto dei nostri intellettuali, o presunti tali. In realtà costoro sono vittime di un errore di vocabolario. Scambiano l'aggettivo "critico", che dovrebbe sovrintendere a qualsiasi studio, sia esso di scienze morali o naturali, con il verbo "criticare" pensando in tal modo (e in maniera passabilmente provinciale) che lo scopo dei propri sforzi per essere considerati *à la page* dai loro pari debba consistere nell' "esprimere un giudizio negativo, biasimare, contestare, disapprovare, rimproverare, sindacare, censurare o stigmatizzare" tutto ciò che è italiano e, nel caso specifico, navale e marittimo. Non lo dico io, ma il *Dizionario dei sinonimi e dei contrari*.



Foto 3

Massimo Brandinali, appassionato di storia navale di origine genovese ma residente da anni a Bologna ha fatto pervenire in redazione un incredibile patrimonio di foto, molte delle quali inedite, che gli sono state lasciate dall'amico **Andrea Fucci**, marinaio di *Betasom*, recentemente scomparso.

Andrea Fucci, socio del Gruppo di Bologna, soprannominato Chersino perché originario dell'Isola di Cherso, autista e meccanico nella vita civile, raggiunse Bordeaux con uno dei primi sommergibili, nel 1940, e fu sbarcato per divenire l'autista dell'amm. Parona, dopo aver ripristinato alcune auto abbandonate e sabotate dai Francesi, tra cui una Simca 1100, che fu la prima autovettura di *Betasom*.

Le foto, oltre quaranta corredate tutte di una breve didascalia, sono state archiviate fra "Le Collezioni ANMI" nel Fondo Fucci-Chersino e sono disponibili ai soci che ne facciano richiesta, purché nell'utilizzo venga sempre citata la fonte di provenienza.



Foto 5



Foto 15



Foto 20



Foto 21

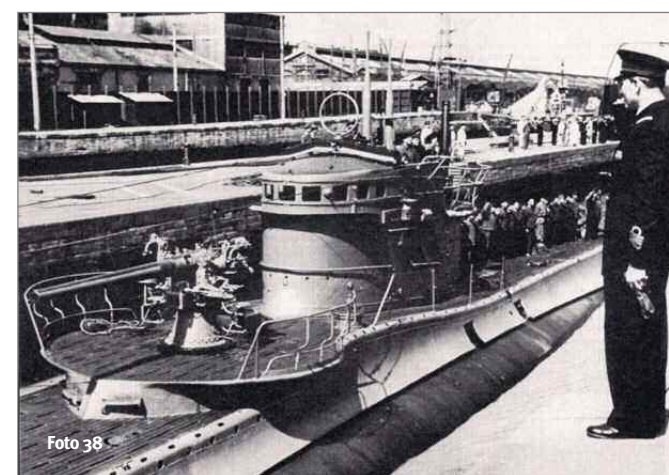


Foto 38

Foto 3
Il *Malaspina*
dopo il suo arrivo
a Bordeaux
ormeggiato nel bacino
a livello costante
di *Betasom*

Foto 5
Betasom, novembre 1940
La Simca 1100 recuperata
dal De Grasse divenuta
auto dell'Ammiraglio
Angelo Parona,
Comandante superiore
della Base

Foto 15
"Campeggio"
data imprecisata.
Alcuni marinai sulla soglia
di una baracca

Foto 28
Betasom, 7 maggio 1941.
Il sommergibile
Guglielmotti, proveniente
dall'Africa Orientale Italiana,
entra nella chiusa che porta
nel bacino a livello costante.
vello costante di *Betasom*

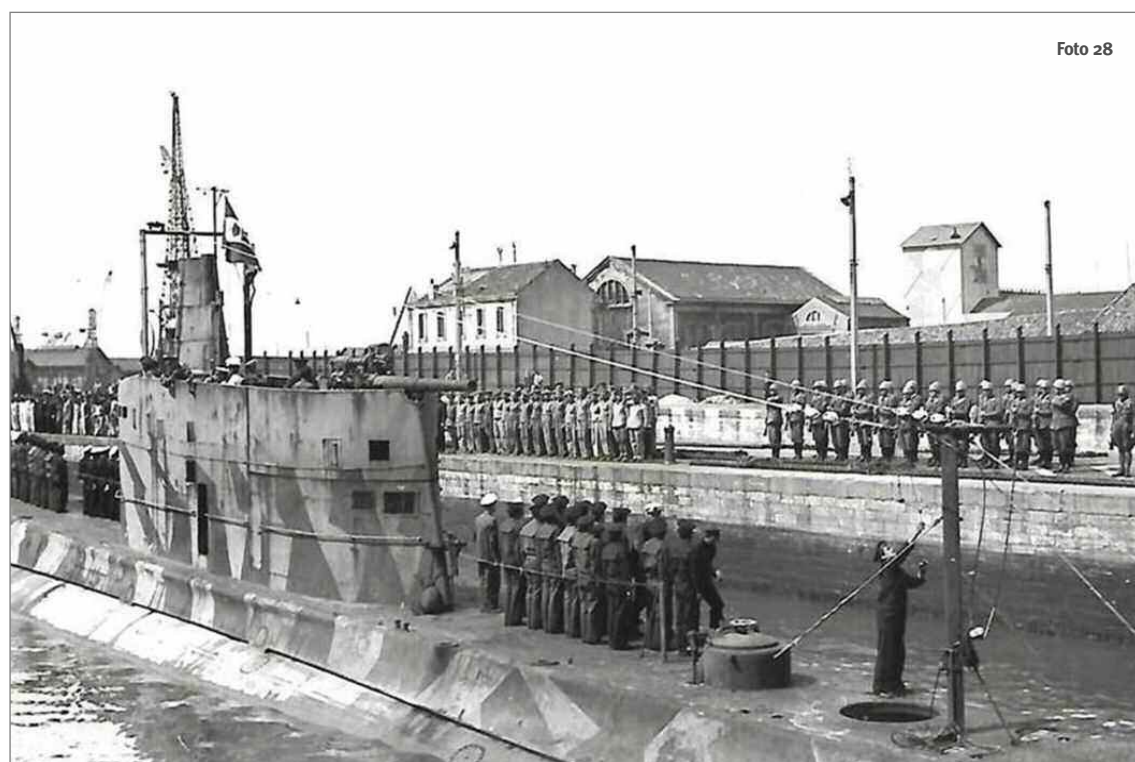


Foto 28

Foto 20
Betasom 22 febbraio 1941.
L'ammiraglio tedesco Lothar von Arnauld
de la Perrière, in procinto di assumere
la carica di comandante delle forze navali
tedesche nel Mediterraneo, in visita
a *Betasom*. Von Arnauld è stato l'asso
dei sommergibilisti tedeschi durante
la Prima Guerra Mondiale,
con 74 navi affondate.
La foto lo ritrae sulla banchina di *Betasom*
lungo la Garonna con l'Ammiraglio Parona
e il Capo di Stato Maggiore C.V. Aldo Cocchia;
sullo sfondo l'Admiral De Grasse
e la 1500 di rappresentanza.
Von Arnauld morirà due giorni più tardi
in un incidente aereo in fase di decollo
dall'aeroporto di Le Bourget
per far ritorno a Berlino

Foto 21
Château du Mulin d'Ornon Marzo 1941.
L'Ammiraglio Dönitz s'intrattiene
con l'Ammiraglio Parona
sulla terrazza del Château

Foto 38
Betasom 19 novembre 1941.
Il sommergibile *Leonardo da Vinci*
salpa per la sua prima missione
al comando del Capitano di corvetta
Luigi Longanesi Cattani.
Il Comandante della base, Capitano
di vascello Romolo Polacchini, assiste
alla partenza dalla banchina della chiusa

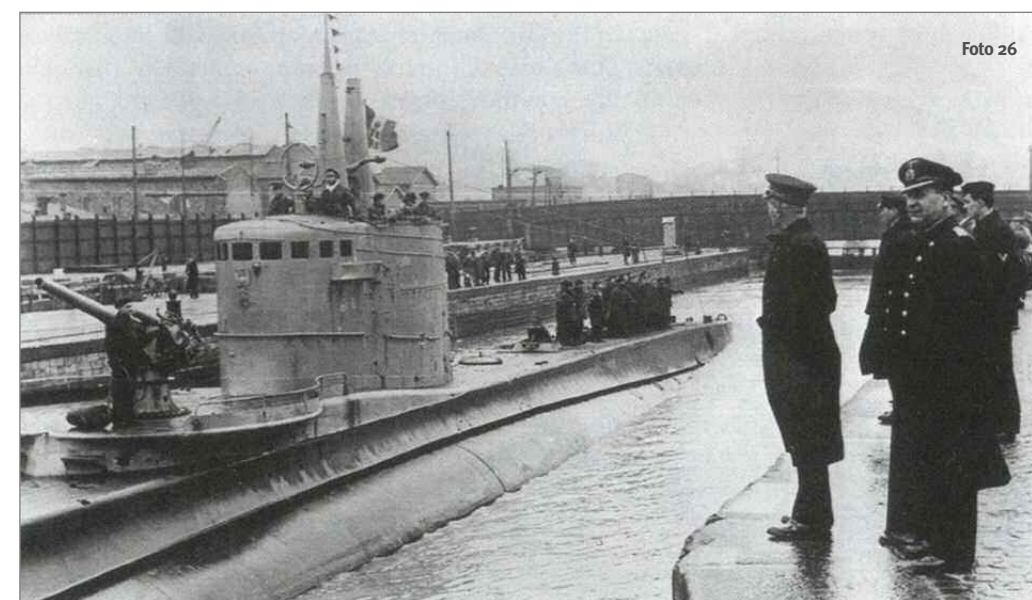


Foto 26

Foto 26
Betasom 4 febbraio 1941. Il sommergibile *Torelli* nella chiusa del bacino a livello costante.
In torretta il Comandante, C.F. Primo Longobardo, che indossa una sciarpa bianca.
In banchina l'Ammiraglio Parona attende di complimentarsi con l'equipaggio

Disavventure di marinai italiani nel Settecento

Giuseppe Chirico - Docente di Storia e Filosofia

Si riportano qui alcuni esempi di disavventure che hanno avuto come protagonisti marinai italiani del Settecento, approdati per vari motivi sul litorale di Reggio e indi sbarcati per rilasciare le loro testimonianze: documenti di questo genere, oltre a illustrare uno spaccato della vita in mare e dei pericoli che essa comportava, consentono di conoscere i nomi di taluni dei capitani e dei membri degli equipaggi che navigavano sui mercantili italiani del tempo. Nel XVIII secolo i collegamenti terrestri erano scarsi e insicuri, e i trasporti commerciali si snodavano principalmente lungo le vie marittime, riguardando tanto il cabotaggio intorno alla Penisola quanto i più rischiosi viaggi verso l'Oriente ottomano.

Padron Nicola d'Anselmo, Angelo Casabianca, Marco Antonio Frigoni e Antonio Maria Cicala, «marinari tutti della Città di Genova», erano salpati da Livorno ai primi di luglio 1711, diretti a Venezia «con suo vascello seù tartana nominata Nostra Signora del Carmine e Santo Antonio di Padua». Il 14 luglio, «nel mentre andavano viaggiando verso detta Città di Venetia col suo carico di pietra marmo», nelle acque dello Ionio incrociarono «due tartane corsari nel capo Colonna con bandiera torchesca seù maumettana», che li inseguirono «dandoli fuga, e perseguitandoli sino a capo Ricciuto». Lì, «vedendosi [...] già ridotti in preda» senza alcuna possibilità di evitare la cattura, abbandonarono il vascello mettendosi «in fuga col schifo a ter-

ra per non farsi schiavi», «et lasciato in abbandono la tartana» notarono che subito dopo le «due tartane corsare alberorno bandiera francese, e predono detta tartana». I genovesi, pur avendo scoperto che gli assalitori non erano turchi, ugualmente «dubitarono di andare di nuovo col suo schifo ad incontrare dette tartane» a chiedere conto dell'illecita preda, «per non restare similmente peggioneri di detti francesi», «perché pubblicamente si sapeva che li francesi predavano ogni nazione neutrale»¹.

Stemma dei Cavalieri di Malta nella chiesa di San Giovannino dei Cavalieri che è il nome popolare della chiesa di San Giovanni Decollato, situata in via San Gallo a Firenze



Non si era trattato dunque di corsari, bensì di un vero e proprio atto di pirateria. Tuttavia, il rischio di perdere una nave poteva verificarsi anche a causa di altri tipi di disagi. Il napoletano Giuseppe Rumbolo, «padrone sopra la tartana nominata S. Maria di Porto Salvo, S. Gennaro, et il Beato Salvatore», era giunto «nelle Regie Saline di Barletta» il 26 febbraio 1715 per caricare del sale, per conto dell'imprenditore Antonio Criscolo e «per uso, e servizio delli quattro fundaci» di Napoli. Nella città pugliese, dopo aver «presentata la lettera di avviso al magnifico Cesare d'Angelillo persona destinata [...] per il caricamento», erano iniziati i primi problemi per Rumbolo, che era stato costretto a ricorrere alle autorità giudiziarie per ottenere la consegna del sale, avvenuta infine solo tra agosto e settembre.

La tartana era quindi pronta a salpare il successivo venerdì 5 settembre, «con venti grechi, e tramontane», per dirigersi verso la Capitale. Prima di intraprendere il viaggio, però, il comandante si era accorto che nel frattempo la nave «haveva patito detrimento», «per haver stato sì lungo tempo sopra la spiaggia di dette Regie Saline», e per essere stata in secco «col continuo sole dell'està».

Rumbolo quindi aveva deciso di «chiamare un mastro calafato nomine Francesco, che steva sopra una nave genovese», per chiedergli «se poteva accomodare, o riparare la tartana», e «quello andò riparando al possibile per cinque giorni continui col pagamento di carlini sette al giorno». Malgrado il denaro speso e l'ulteriore perdita di tempo, lungo la traversata per Napoli la nave aveva iniziato a imbarcare acqua, e l'equipaggio a faticare «colle trombe, e cati continuamente» per non farla colare a picco, riuscendo a giungere sino a Reggio. Una volta a terra, padron Giuseppe Rumbolo e i timonieri Gennaro Piro, Antonio Ionta, e Leonardo Rocco si erano fatti rilasciare una certificazione, per attestare che il ritardo e i danni si erano verificati «per causa della lunga dimora, e trattenimento che si fece in detta spiaggia

Note

- 1 Archivio di Stato di Reggio Calabria, rogito del notaio Francesco Siclari del 26 luglio 1711.
- 2 Il Tomolo (o Tomola) rappresenta la misura pari a circa 47 (a Napoli)/56 (in Lucania) litri, corrispondente mediamente pertanto a circa 51 decimetri cubici (1.000dm³=1m³=1 ton.).



Un modello di Tartana Procridiana

... la Tartana procridiana – 1758, con 4 cannoni da murata, impiegata per il cabotaggio borbonico ed il contrasto della pirateria turca dell'epoca; questo modello è stato realizzato con i piani di costruzione da me riportati in scala 1:50 grazie sia al disegno (vista di fianco) che si trova presso il circolo ufficiali di Marina di Venezia sia al «Protocollo Notarile di Bartolomeo Scotto di Procida anno 1758 A.S. Napoli» (foto 12, IMG1428, 1434, 1447, 1453, 1455, 1496 e 1500). Il modello è in legno auto costruito; i colori della vernice originali compreso l'antivegetativo rosso già adottato dalle navi dei Borboni di Napoli. Inoltre sono state eseguite le prove di stabilità in acqua a modello ultimato con esito positivo.

Autore Gioacchino Visaggio, socio del Gruppo di Civitavecchia e pubblicato a dicembre 2016 su «Marinai d'Italia»

DATI TECNICI

Dislocamento
2.200 Tomoli² (circa 112 tonnellate)

Lunghezza fuori tutto
26.70m. (al galleggiamento, 17.50)

Larghezza massima
6.20m.

Altezza al puntale
2.80m.

Pescaggio medio
2.20m.

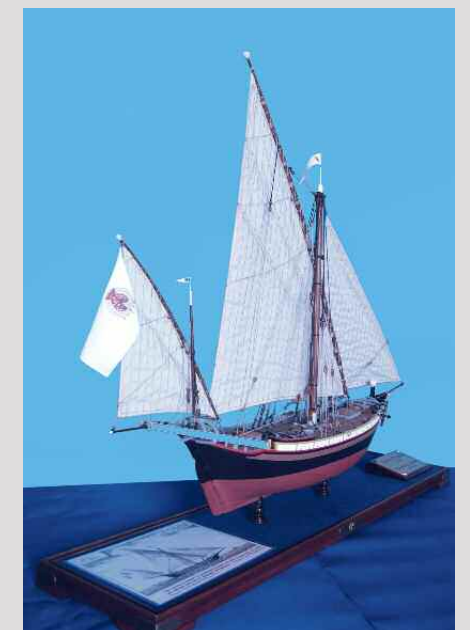
Lunghezza albero dalla coperta
16.15 m.

Diametro dell'albero
0.45m.

Lunghezza dell'antenna
25.20m.;

Equipaggio
(dalla tabella di armamento del febbraio 1782)
8 marinai, 2 giovanotti

Dimensioni della scialuppa
4.35m. lunghezza, 1.40m. larghezza





Tari Datato 1798.
F • FERDINANDVS HOMPESCH M
busto del gran maestro a sinistra,
in armatura da cavaliere;
aquila coronata a doppia testa esposta
con stemma Hompesch sul petto

Giuseppe Chirico

È nato a Reggio Calabria nel 1982. Insegna filosofia e storia, è archivista e genealogista. Le sue ricerche storiche trattano le realtà locali della Calabria e dell'area dello Stretto di Messina, in particolare per quanto riguarda i secoli delle età moderna e contemporanea. Di recente ha pubblicato *Attività economiche e patrimonio della Chiesa reggina nel XVIII secolo* (Editrice Sperimentale Reggina, 2019) e *La Calabria greca in età moderna. Società, economia e vita quotidiana nell'area grecanica occidentale* (Giuliano Ladolfi Editore, 2020).



delle Regie Saline, havendo assai patita la tartana [...], in modo che si sgomentò di sotto»³.

La fondata paura di cadere nelle mani di corsari e pirati, specialmente se musulmani, come si è visto accomuna tutti i marinai italiani che solcano le acque del Mediterraneo in età moderna. Una vicenda simile a quella vissuta dall'equipaggio genovese di Nicola d'Anselmo, ma fortunatamente a lieto fine, è quella che non molti

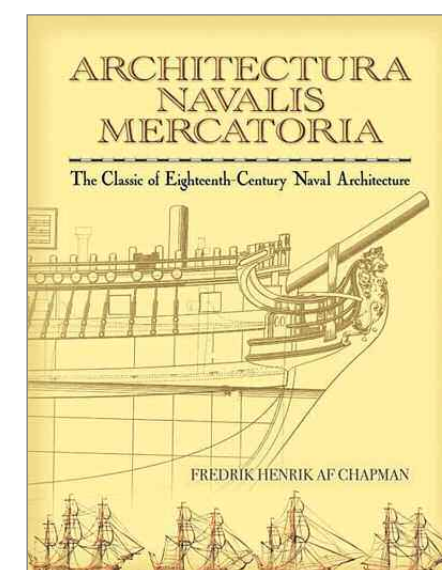
anni dopo vede coinvolto padron Antonio Coppola «della Costa di Napoli». Questi, il 7 luglio 1724, si trova a Reggio al cospetto del cavaliere gerosolimitano Ottavio Labocchetta, «Agente Generale della Sagra Religione di Malta», che gli consegna un'imbarcazione con un carico di ferro e legname, «in esequione di lettera missiva, inviatali dall'eccellentissimo Signor Gran Balio conte di Nessedore, Capitan Generale delle due Squadre della detta Sagra Religione di Malta» che pattugliano i mari di Sicilia. Coppola, «salito sopra detta barcuccia, e quella vista, rivista, e con ogni attenzione diligenziata, l'ha trovata con tutta quella mercanzia [...] giusta, e senza mancarvi cosa alcuna, assieme con tutta sua sartiame, armiggi, et [come] si ritrovava all'ora quando fu abbandonata da esso». La «barcuccia», infatti, «è l'istessa, che esso padron Antonio Coppola lasciò in abbandono nel campo di Santa Croce in Sicilia nel scorso mese di Giugno, che poi fu trovata nel mare del Capo Spartivento» in Calabria: lo sfortunato comandante ammette di «*havere lasciato in abbandono detta barcuccia per timore di due navi, che lo perseguitavano, senza sapere la nazione di quelli, che si credeva essere navi turcheschi*». Per rimediare, «prima di partirsi di questa Città colla detta barcuccia», Coppola si impegna formalmente a ripagare «tutta quella somma delle spese fatte» dai cavalieri di Malta «per servizio d'esso [...] e della sudetta barcuccia», con la garanzia offerta da «Pietro di Mayo napolitano, habitante da più anni in questa Città di Reggio, e da Pietro Ziritti di Malta, al presente qui in Reggio», che dichiarano di «conoscere benissimo al sudetto Antonio Coppola»⁴.

Tra possibili catture e naufragi, però, a ben guardare il rischio maggiore che si corre in mare, anche in tempo di pace, resta sempre quello di perdere la vita inghiottiti dalle acque. «Padron Antonio Scarpato



Armature conservate a La Valletta

del Piano di Sorrento, padrone della tartana nominata la Santissima Trinità, Madonna delle Grazie e l'Anima del Purgatorio», e il suo equipaggio di marinai sorrentini, il 16 agosto 1725 si trovavano «con detta loro tartana fuori S. Catalde marina di Lecce, navigando con vento fresco», ed «essendo necessario serrare la tersalora» nove marinai «salirono sopra l'antenne». Fra quelli vi era «Vincenzo Patruzzo garzone di detta tartana di detto Piano di Sorrento», ma verso le ore venti, «mentre si ritrovava nell'antenna del trabuchetto nel luogo della terzarola, nel moto [che] ha fatto detta tartana, il detto Vincenzo Patruzzo cascò a mare». Allora, «senza attaccare dette terzalore, scesero subito li detti marinari in detta tartana, et ivi muntati su il battello», dopo aver fatto di tutto «per trovare detto



Vincenzo, non fu possibile [...] poterlo trovare, ma solo ritrovarono il suo cappello a mare»; e «vedendosi doppio molto spazio di tempo, da una ora in circa, esclusi di ogni speranza, si sono rimbarcati in detta tartana, e proseguirono il loro viaggio». A narrare l'accaduto, oltre al comandante Scarpato, sono i «timunieri» Gennaro Stinca, Giuseppe Cacaci e Lorenzo Porzio, e i

marinai Gabriele Canfora, Gaetano Cafiero, Giovanni Starita e Bernardo Cota, ovvero la «maggior parte delli marinari di detta tartana, atteso [che] l'altri si ritrovano per custodia della medema nella spiaggia» di Reggio, «essendo stato questo il primo terreno, che capitarono essi» dopo quasi due settimane⁵.

Gestione del rischio in immersione

Giorgio Caramanna
Geologo oceanografo - GeoAqua Consulting

Ogni volta che ci immergiamo il nostro corpo e la nostra mente sono esposti a condizioni molto lontane da quelle alle quali siamo abituati.

Come esseri umani ci siamo adattati, attraverso milioni di anni d'evoluzione, a vivere ed operare sulla terraferma; per sopravvivere sott'acqua abbiamo bisogno di supporti artificiali (erogatori, bombole e mute) e specifica preparazione.

La tecnologia di oggi ci garantisce attrezzatura di alta qualità e istruttori professionisti ci garantiscono adeguata preparazione. Nonostante questo esisterà sempre un certo livello di rischio ogni volta che ci caliamo in quello che Jacques Cousteau definì "il mondo del silenzio". In generale è possibile sviluppare delle matrici di rischio nelle quali gli eventi avversi vengono classificati in funzione della probabilità di avvenire e del livello di danno che ne risulta.

Giorgio Caramanna

È specializzato in idrogeologia e geochimica, con oltre quindici anni di esperienza come subacqueo scientifico in una varietà di ambienti e attività di ricerca. Svolge anche il ruolo di delegato nel Comitato europeo di immersioni subacquee. Ha fondato nel 2015 "GeoAqua Consulting" con il desiderio sia di condividere la sua esperienza di ricercatore e subacqueo scientifico sia di sensibilizzare l'opinione pubblica sui principali problemi ambientali. È autore di oltre cinquanta articoli ed è revisore per riviste internazionali. Dal 2015, è anche collaboratore ed inviato dagli Stati Uniti di "Ocean4future". Nel 2018 ha ricevuto il Tridente d'oro dell'Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee.



La US Navy Risk matrix

La US Navy ha sviluppato una di queste matrici considerando quattro livelli di probabilità e cinque livelli di gravità con un impatto sui subacquei che varia da molto limitato a fatale. Delle sedici possibili combinazioni presenti nella matrice solo tre sono considerate trascurabili evidenziando che la maggioranza degli errori in immersione possono causare seri danni (Fig. 2). Il concetto di "sicuro" non indica una totale assenza di rischio ma piuttosto che tale rischio è stato accuratamente valutato, tutte le strategie di mitigazione sono state intraprese e che alla fine siamo consapevoli

di accettarne le possibili conseguenze. Affinché questo processo possa avvenire in maniera efficiente occorre essere coscienti dell'esistenza di un rischio, avere la capacità di comprenderne tutte le implicazioni ed infine non avere coercizioni nella sua accettazione. Dall'analisi di oltre mille incidenti subacquei la tipologia di errore più frequente (31%) è risultata quella legata ad un problema di conoscenza; in pratica il subacqueo ignorava che si stesse verificando un problema oppure, pur realizzando che qualche cosa non andava bene, non aveva la capacità tecnica di capire cosa e di come porvi rimedio. Questo tipo di situazione

si potrebbe risolvere con un addestramento più esteso in modo da aumentare la propria conoscenza dell'attività subacquea. Nel 28% dei casi l'applicazione di una regola sbagliata è stata identificata come causa determinante dell'incidente. All'origine di tale errore c'è spesso, molto probabilmente, una carenza di esperienza in quanto, quando sotto stress, un subacqueo ancora inesperto può confondersi ed eseguire una procedura scorretta. Per ovviare a questo problema sarebbe opportuno applicare quello che viene definito "over-learning" ossia imparare le procedure in modo talmente profondo da poter agire istintivamente in caso di necessità.

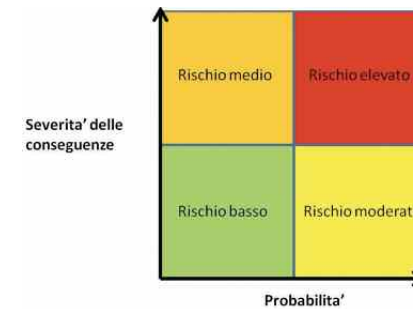


Fig. 1: Quantificazione del rischio considerando la severità delle conseguenze a fronte della probabilità che un evento si verifichi

		Probabilità			
		A	B	C	D
Severità delle conseguenze	Mortale	1	1	2	3
	Danno grave	1	2	3	4
	Danno minore	2	3	4	5
	Danno minimo	3	4	5	5

Fig. 2: la matrice del rischio sviluppata dalla US Navy

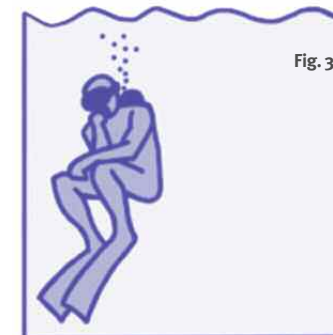
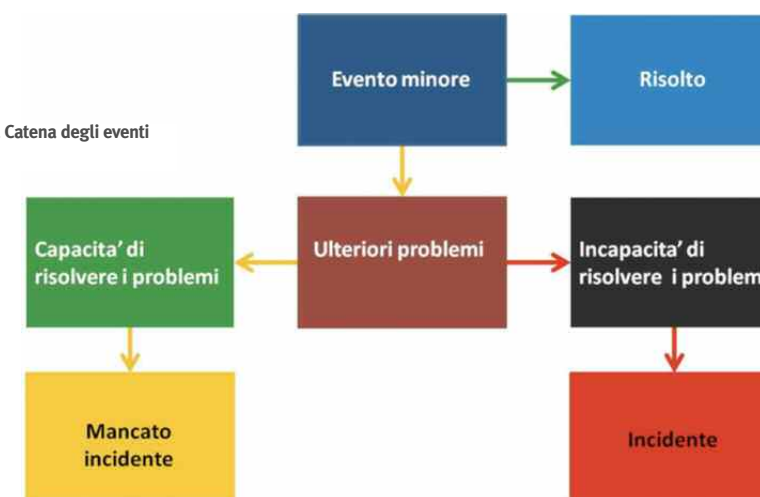


Fig. 4: La Catena degli eventi



Non ultimi, errori pratici che raggiungono il 16% degli incidenti. In questo caso il subacqueo pur avendo capito cosa stava accadendo, ha cercato di applicare la corretta procedura appresa al corso ma non ne ha avuto la capacità materiale di eseguirla. La soluzione è mantenere vivo l'addestramento... e prendersi il tempo necessario per assimilare perfettamente le nuove procedure. Non si diventa subacquei esperti in una settimana.

Un altro aspetto interessante per la gestione del rischio in immersione è che la dinamica della maggioranza degli incidenti subacquei segue quello che è definito come il "principio di Pareto" dal nome di Vilfredo Pareto, economista italiano del diciannovesimo secolo. Questo principio afferma che la maggioranza degli eventi sono originati da un numero molto ristretto di cause. In pratica perciò controllando un numero limitato di parametri sarebbe possibile ridurre l'incidenza di molti problemi subacquei. Ad esempio un cattivo controllo dell'assetto ed una erronea gestione dei gas respiratori sono stati identificati come cause di incidenti al 60% ed al 40% rispettivamente. Concentrando l'addestramento subacqueo su questi due punti consentirebbe una sostanziale riduzione del rischio.

In sintesi

Un incidente subacqueo inoltre è quasi sempre il risultato di una serie di piccole "devianze" dalla norma che originano una catena di eventi che degenerano in una situazione incontrollabile. Essere in grado di identificare sul nascere tali eventi è la strategia vincente per evitare incidenti (Fig. 3). Ad esempio una cintura di zavorra mal chiusa di per se non è un grande problema ma trascurarla potrebbe portare alla sua caduta e conseguente perdita di controllo dell'assetto con conseguenze molto serie. Uno dei metodi migliori per gestire il rischio è quello di applicare delle check-list; uno studio nel Regno Unito di 4.800 eventi ha dimostrato che se opportuni controlli pre-immersione fossero stati eseguiti si sarebbero evitati il 29% degli incidenti.

Inserire un minimo di analisi del rischio nella preparazione dell'immersione è una valida strategia per aumentare la sicurezza e per essere subacquei più consapevoli.

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

Parte IV – Il naviglio di seconda linea (corvette, unità sottili)

Giuliano Da Frè - Giornalista



Corvetta Gabbiano (1942-1971)

Nel precedente articolo, abbiamo sottolineato come le fregate siano diventate, a partire dal 1960, la spina dorsale delle Marine di tutto il mondo. Spesso integrate, e talvolta sostituite, da corvette e pattugliatori d'altura (*OPV-Offshore Patrol Vessels*), nelle realtà più piccole, mentre le operazioni di attacco e difesa di zone costiere o di mare ristrette venivano affidate alle unità leggere, come motomissilistiche, motosiluranti e pattugliatori medi e costieri.

In questo articolo, l'analisi dell'evoluzione di queste categorie di naviglio sarà suddivisa in 2 soli capitoli: uno dedicato a corvette e OPV, l'altro al naviglio leggero...

Dalle indistruttibili "Gabbiano" ai PPX

Contrariamente ad altre categorie di naviglio, la decimazione provocata nella "grande flotta" della Regia Marina dalla guerra e dal Trattato di Parigi del 1947, non andò a intaccare la componente corvette. Una componente di naviglio di scorta nata di recente, dopo il non riuscito prototipo *Albatros* del 1934 (utile comunque a sperimentare moderni sistemi antisom, compreso il primo – a lungo negletto – ecogoniometro italiano).

Solo a guerra scoppiata, le limitate capacità cantieristiche nazionali furono concentrate su categorie di naviglio adatto alla scorta dei convogli, la vera battaglia combattuta – e a più livelli in parte

vinta – dalla Marina Italiana nel 1940-1943. Tra queste, spiccano le eccellenti corvette classe "Gabbiano", costruite a partire dal 1941, completate entro l'8 settembre 1943 in 29 esemplari, cui se ne aggiunsero 9 completate dai Tedeschi nel 1944-1945, delle 60 complessivamente pianificate, in 5 serie. Nel 1946 ne restavano operative 19, in buone condizioni generali e subito riepquipaggiate con attrezzature per il dragaggio, missione fondamentale nell'immediato dopoguerra. Tra il 1950 e il 1957 furono sottoposte a radicali

interventi di "chirurgia navale", e modificate in 2 configurazioni: scorta antiaerea, e scorta antisom. Contemporaneamente, 3 unità rimaste sugli scali venivano recuperate e completate già aggiornate nel 1951-1953, mentre gli scafi irrecuperabili fornivano parti di ricambio e materiale vario, garantendo a lungo il supporto di questo valido nucleo formato da ben 22 corvette. Alcune iniziarono ad essere radiate dal 1965, ma altre furono sottoposte ad ulteriori modifiche, e gradualmente trasferite a servizi meno impegnativi:



Corvetta Ape (1942)
n affondamento nel 1986
(vds nota 1 a piè di pagina)



Motosilurante Folgore
(1955-1976)



Corvetta Daino
(1949-1966)

l'*Ape*, trasformata in nave appoggio del COMSUBIN nel 1963-1965, resterà in servizio attivo sino al 1979, per essere radiata nel 1981, dopo 38 anni di intensa vita operativa¹.

Contrariamente alle altre categorie di naviglio della rinata flotta italiana, le corvette non furono integrate da materiale ceduto dalla US Navy, o da altre marine alleate, se si eccettuano *Gazzella*, *Antilope* e *Daino*, ex dragamine tedeschi del 1944-1945 ceduti dagli Alleati nel 1947, e nel 1956 classificati corvette, dopo aver subito modifiche, per poi essere radiati tra 1959 e 1967, e le coeve unità ex inglesi *Alabarda* e *Staffetta*: la prima, un ex dragamine oceanico/pattugliatore antisom classe "Algerine", acquisito come nave coloniale per l'Eritrea nel 1946, e convertito come corvetta antisom, impiegato dal 1950 al 1968; la seconda, una corvetta classe "Flower" acquistata nel 1949, ma subito trasformata in nave idrografica.

Grazie agli aiuti MDAP (Mutual Defense Assistance Program, ndr), tuttavia, nel 1952 fu possibile avviare un primo programma per nuove unità, con la costruzione tra 1953 e 1955 di 3 corvette classe "Albatros", cui se ne aggiunsero altre 7 destinate a Danimarca, Indonesia e Olanda²: l'unità olandese fu poi ben presto restituita, nel 1961, a causa di un grave incidente legato ai malriusciti cannoni

Note

1 E fornendo un'ultima prova di robustezza e fedeltà alla Marina, quando nel 1986 fu impiegata come nave bersaglio per esercitazioni, e affondata con un missile sup/sup "Teseo Mk-2".

2 Mentre 4 similari saranno realizzate in cantieri americani tra 1962 e 1969 per l'Iran (classe "Boyador"), che ne schiera ancora 2, trasformate in lanciamissili; le altre 2 sono state affondate dagli Iracheni nel 1982. A riprova della validità del progetto, nel 1970-1974 sempre cantieri americani costruirono le 2 similari "Tapi" per la Thailandia.



Corvetta *Albatros*
(1955-1986)



Aliscafo lanciamissili *Sparviero*
(1974-1991)



Corvetta *De Cristofaro*
(1965-1994)



Aliscafi lanciamissili classe *Nibbio*
(1982-2005)

OTO-Melara da 76/62 mm di prima generazione, modello SMP-3, sbarcati da tutte e 4 entro il 1963, e sostituito con cannoni da 40/70 mm Breda/Bofors, mentre in vari interventi di modifica le 4 corvette avrebbero ricevuto nuovi radar, e impianti lanciasiluri antisom Mk-32. La capoclasse fu radiata nel 1986 per cannibalizzazione, mentre le altre furono ufficialmente poste in disarmo nel 1991-1992, dopo ben 37 anni di servizio: ma a riprova dell'ottima riuscita anche di questa seconda generazione di corvette italiane (nonostante il pasticcio dei cannoni da 76 mm), *Alcione* e *Airone* in realtà saranno radiate solamente nel 2002, dopo aver svolto attività addestrativa stazionaria ad Augusta, e solo nel 2018 ne è stata avviata la bonifica per demolizione.

Nel 1961 pertanto la flottiglia corvette poteva contare su 29 unità, tutte con un'età compresa tra i 5 e i 17 anni: non molti, in apparenza, ma in effetti solo le 4 "Albatros" erano di concezione moderna, mentre le altre erano troppo piccole o inadatte per l'imbarco di nuovi sistemi d'arma e sensori più paganti.

Nel programma del 1959-1960 fu pertanto inserita una nuova generazione di corvette, più grandi, veloci (23 nodi, contro i 19 delle "Albatros") e armate, con 2 nuovi cannoni da 76/62 mm modello MMI, radar guidati, e una potente panoplia ASW, comprendente mortaio lancia-BAS tipo "Menon", 2 impianti trinati lanciasiluri Mk-32, sonar a scafo e rimorchiato. Tuttavia, essendo ormai l'epoca della flotta di qualità ma anche dei prototipi, ci si limitò a

realizzare tra 1962 e 1966 solamente 4 unità classe "De Cristofaro", decisamente molto riuscite, e con la capoclasse coinvolta anche in un serio incidente bellico italo-libico nel 1973, quando fu attaccata da caccia "Mirage" di Gheddafi.

Come tuttavia accennato, a partire dal 1965 le corvette più datate iniziarono ad essere disarmate o trasferite a servizi secondari: e nel 1980 alla Marina restavano solamente 8 unità, 4 delle quali con 25 anni di servizio, e quelle più recenti necessitanti di costosi interventi di aggiornamento; e questo mentre le nuove convenzioni del mare portavano all'attivazione delle ZEE (Zona Economica Esclusiva, ndr), e crescevano le tensioni legate alle attività ittiche nel Canale di Sicilia.

Nel 1982 fu pertanto approvato un vasto programma di ammodernamento e potenziamento della componente, che prevedeva di realizzare 8 potenti corvette lanciamissili e antisom, e 8 più spartani pattugliatori, equipaggiati però di hangar e ponte di volo.

Le corvette, classe "Minerva", cantierizzate dal 1984 in 2 lotti di 4, sono state consegnate tra 1987 e 1991, e presentavano caratteristiche avanzate, grazie anche a buoni margini di spazio per eventuali implementazioni. Lunghe 87 metri e con un dislocamento di quasi 1.300 t, una velocità massima di 25 nodi e una buona autonomia garantite da potenti diesel, erano dotate di sensori avanzati (comprendenti il nuovo sistema di comando SADC-2, una suite di guerra elettronica con lancia-inganni antimissile e

antisiluro, sonar a scafo) e sistemi d'arma: un lanciatore SAM ot-tuplo "Albatros/Aspide", un cannone da 76/62 mm Compatto-SR associato al sistema CIWS "Dardo-E", 2 lanciasiluri trinati ASW da 324 mm ILAS-3. Sfruttando gli spazi liberi, era poi possibile imbarcare anche un sistema di ricarica per il SAM, un sonar a scafo, 4 lanciamissili antinave, mentre restava il limite relativo all'assenza di un elicottero, nonostante fosse stata progettata una variante elicotteristica delle "Minerva"; tra il 2002 e il 2005, inoltre, 4 unità sono state riconfigurate come pattugliatori, sbarcando "Albatros/Aspide" e lanciasiluri.

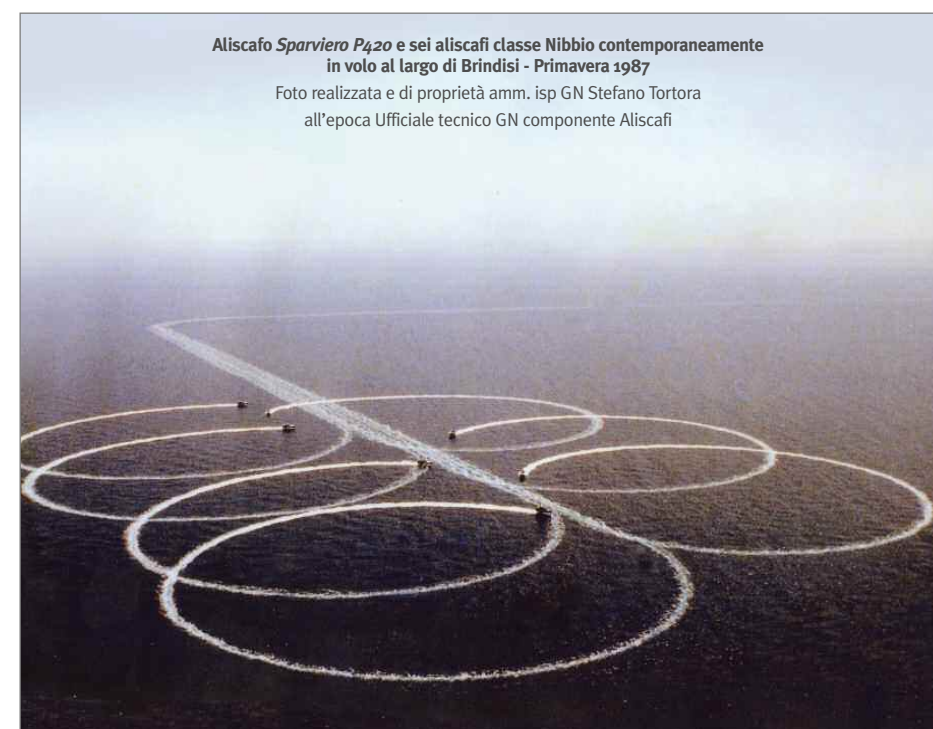
Contemporaneamente, nel 1986 partiva la costruzione dei pattugliatori classe "Costellazioni", consegnati però in soli 4 esemplari nel 1989-1992, mentre le 4 vecchie corvette "De Cristofaro" venivano convertite in pattugliatori sbarcando tutti i sistemi antisom, prima di venire passate in disarmo e radiate tra 1992 e 1996, lasciando al Comando Corvettes 12 unità, contro le 16 previste.

Le unità classe "Costellazioni" erano inoltre pattugliatori molto spartani, realizzati con standard e finanziamenti del Ministero della Marina Mercantile, con una dotazione radar di base, e solo un cannone da 76/62 mm con radar di tiro RTN-10X recuperati dalle fregate classe "Bergamini" appena disarmate, più un paio di mitragliere da 20 mm Oerlikon, poi sostituite da armi da 25 e 12,7 mm: erano tuttavia equipaggiate con moderni sistemi di soccorso e anti-inquinamento, e di hangar e ponte di volo per l'impiego di un elicottero AB-212ASW, e nel 2012-2014 sono state equipaggiate con nuovi sensori.

Il bisogno di disporre di unità di seconda linea stava però accrescendosi, con l'esplosione negli anni '90 anche del fenomeno migratorio; e l'acquisizione di 4 fregate tipo "Lupo" ex irachene (classe "Soldati") non poteva certo rimpolpare la seconda linea, sebbene venissero classificate come Pattugliatori di Squadra. Nel 1998 furono pertanto autorizzate le 4 Nuove Unità Minori Combat-tenti (NUMC), di fatto dei pattugliatori portaelicotteri convertibili in

corvette. Realizzati in tempi rapidissimi (impostate nel 1999-2000, sono stati consegnati nel 2001-2002, con piena operatività entro il 2003), i 4 pattugliatori classe "Comandanti" rappresentano anche un punto di svolta nelle costruzioni navali militari italiane, caratterizzate per la prima volta da un'architettura stealth, e da alcune innovazioni concentrate soprattutto sulla quarta unità, *Comandante Foscari*, realizzata con sovrastrutture in vetroresina, leghe in fibra di carbonio e protezioni in kevlar (realizzate da Intermarine, specializzate grazie ai cacciamine), e il prototipo del cannone da 76/62 mm SR in torretta stealth, e con kit per il sistema "Davide/Strales". Le unità, lunghe 88 metri e con un dislocamento di 1.520 t., e una velocità di 26 nodi garantita dai diesel, dispongono in effetti di una sofisticata dotazione sensoristica, con un elevato sistema di automazione – che limita l'equipaggio a 60 effettivi – e comprendente suite di guerra elettronica e lancia-inganni SCLAR-H, ma con una panoplia di armi spartana, limitata al cannone da 76/62 mm (associato al sistema "Dardo-F"), a 2 pezzi KBA da 25/80 mm e 2 mitragliere, mentre a poppa si trovano un ponte di volo e un hangar telescopico adatti a un elicottero AB-212 o NH-90. Le unità tuttavia dispongono di spazi e predisposizioni per imbarcare altri sensori (come il sistema di sorveglianza "Janus-N" sviluppato per il controllo dei flussi migratori, installato nel 2011) e sistemi d'arma come missili antinave e CIWS.

Decisamente più spartani sono invece i 2 pattugliatori classe "Sirio", derivati dai "Comandanti" ma meno veloci (22 nodi) ed equipaggiati per operazioni SAR e anti-inquinamento, dotazioni elettroniche limitate e la sola predisposizione per il cannone da 76/62 mm, pur mantenendo le capacità elicotteristiche. Ordinati nel 2000 in 2 esemplari (sui 4 previsti) sono stati consegnati nel 2004, portando a 18 il numero di unità a disposizione di COMFORPAT-Augusta. Da sottolineare, che queste unità fanno parte di una "famiglia" di piattaforme offerte da Fincantieri per l'export, chiamata MO-SAIC (*Modular Open System Architecture Integrated Concept*), e



Aliscafo *Sparviero* P420 e sei aliscafi classe *Nibbio* contemporaneamente in volo al largo di Brindisi - Primavera 1987
Foto realizzata e di proprietà amm. isp GN Stefano Tortora all'epoca Ufficiale tecnico GN componente Aliscafi

Giuliano Da Frè

Giornalista e scrittore, classe 1969, dal 1996 collabora con varie testate specializzate nel settore militare tra cui «RID - Rivista Italiana Difesa», «Focus Wars» e «Rivista Marittima».

Dal 2002 analista navale per il web magazine «Analisi Difesa», e dal 2014 per «Portale Difesa», ha scritto circa 400 articoli dedicati soprattutto alla storia militare, ai conflitti internazionali e allo sviluppo delle forze armate di tutto il mondo. Con Odoya ha pubblicato *La marina tedesca 1939-45* (2013) e *Storia delle Battaglie sul mare* (2014), cui sono seguiti *La guerra paraguayana 1864-1870* (Chillemi Edizioni, 2015); per la Newton Compton, *Le grandi battaglie della Prima guerra mondiale* (2015) e *I grandi condottieri del mare* (2016).



Corvetta *Urania*
(1987-2016)



Pattugliatore
Cassiopea
(1989)



Pattugliatore *Comandante Foscari*,
in servizio dal 2002

che va dai pattugliatori alle fregate leggere, con 4 unità derivate dalla classe "Sirio" acquistate dalla Guardia Costiera turca nel 2013-2014, la corvetta *Abu Dhabi* destinata agli EAU (con una seconda in opzione), e le 4 fregate leggere da 3.250 t. classe "Doha" in costruzione per il Qatar dal 2018.

La forza di COMFORPAT ha iniziato a declinare nel 2012, quando 2 corvette classe "Minerva" sono state passate in RDT, e poi vendute nel 2015-2016 assieme ad altre 2 al Bangladesh, mentre nel 2017-2018 sono andate in pensione le restanti 4; per i 4 pattugliatori classe "Costellazioni" il disarmo è previsto nel 2022-2023. A sostituirli in parte saranno i già ricordati 10 previsti PPA (Pattugliatori Polivalenti d'Alta), che però abbiamo analizzato nell'articolo dedicato alle fregate, appartenendo a quella categoria.

Il programma PPA inizialmente prendeva in considerazione un'esigenza complessiva di 16 unità, con l'ultimo lotto di 6 destinato a sostituire entro il 2035 altrettanti OPV "Comandanti/Sirio". Tuttavia nel 2018 la Marina ha preso in considerazione l'ipotesi di 6 più piccoli pattugliatori modulari (PPX), unità che potrebbero riprendere il progetto generale delle fregate leggere classe "Doha" – 107 metri di lunghezza, un dislocamento attorno alle 3.500 t. – e che in effetti anche in questo caso saranno pattugliatori con buone capacità combat, poiché dovrebbero imbarcare sia i missili sup/aria CAMM-ER, sia sistemi antisom, oltre all'elicottero. Nel 2019 il progetto è confluito in un programma congiunto italo-francese, cui ha aderito anche la Grecia – e con l'interesse anche della Spagna –, ridenominato EPC (*European Patrol Corvette*), per 8 unità maggiormente caratterizzate da capacità antisom; sui numeri però non c'è ancora certezza, essendo legati alle decisioni relative alle ultime 2 FREMM e ai 3 PPA in opzione: le "Linee di indirizzo strategico per la Marina Militare 2019-2034", pubblicato nel 2019, parla di 7 pattugliatori medi (PPA) e 8 leggeri (EPC), ribandendo una linea di fregate su 10 unità. Nel frattempo, anche la Guardia Costiera si è dotata di grandi OPV, con l'unità multiruolo SAR e anti-inquinamento *Gregoretti*, e i 2 "Dattilo" da 3.600 t, e con ponte di volo, tutti consegnati nel 2013-2014.

Il naviglio leggero e i pattugliatori medi

In una Marina moderna, la terza linea di naviglio da combattimento/sorveglianza è rappresentata dalle unità leggere d'attacco e dai pattugliatori medi e costieri (*Inshore Patrol Vessels-IPV*).

Il Trattato di pace del 1947 aveva privato l'Italia di motosiluranti, tipologia che nelle due guerre mondiali aveva conteggiato diversi successi (in effetti, surclassando nettamente i risultati ottenuti dalla flotta da battaglia, affondando tra l'altro 2 corazzate e un potente incrociatore leggero, e danneggiandone gravemente altri 2), e che si stava tuttavia rendendo sempre più indispensabile a causa della grave crisi protrattasi con la Jugoslavia in alto Adriatico sino al 1954. Pertanto, mentre un pugno di vecchi MAS veniva radiato entro il 1950, e 9 motosiluranti tipo MS-11 e MS-51, e 12 VAS (Vedette Antisom) realizzate nel 1942-1943 dai CRDA di Monfalcone, e da Baglietto, venivano camuffate come motovedette senza armi a bordo, o impiegate come dragamine, già nel 1947-1948 gli Stati Uniti cedevano – in funzione anti-iugoslava – ben 20 motosiluranti tipo Vosper e Higgins, divenute operative dopo alcune modifiche entro il 1951, con l'astuta classificazione di GIS (*Galleggianti Inseguimento Siluri*). A quel punto, tuttavia, l'adesione alla NATO aveva permesso il superamento delle clausole del Trattato del 1947, e dal 1950 non solo i GIS erano diventati motosiluranti a tutti gli effetti, ma era iniziato l'ammodernamento delle unità nostrane ancora efficienti, e veniva anche recuperata una motosilurante ex tedesca, *MC-485*. Nel 1951 la US Navy cedeva, assieme a caccia di squadra e fregate, anche 6 cannoniere tipo *LCS(L)-3*, da supporto agli sbarchi, modificate come pattugliatori, da 430 t. armate con pezzi da 40 e 20 mm, classe "Alano"; infine, nel 1959 giunse dalla Francia un cacciasommergibili da 400 t. realizzato inizialmente per l'Etiopia nel 1955, e trasferito all'Italia sempre nell'ambito del MDAP.

Nel 1950 venivano poi autorizzate le prime 2 costruzioni postbelliche di naviglio leggero: la motocannoniera convertibile – in motosilurante e posamine – *Folgore* (1955), e il cacciasommergibili *Fulmine* (1956)³, rimaste però allo stadio di prototipo, e col *Fulmine*,



UNPAV *Tullio Tedeschi*,
consegnata nel marzo 2020

impiegato per attività sperimentali, radiato già nel 1970. Nel 1958-1961 si procedette invece alla ricostruzione di 4 MS tipo CRDA in motocannoniere convertibili (classe "MS-472"), mentre partiva la costruzione di 4 nuove unità, poi suddivise in 2 lotti similari (classi "Lampo" e "Freccia"), consegnate tra 1963 e 1966.

Nel frattempo, la disponibilità di naviglio leggero diminuiva rapidamente, in parte anche grazie all'allentarsi delle tensioni in Adriatico: le 20 motosiluranti ex US Navy venivano radiate tra 1958 e 1966, o passate a Guardia di Finanza e COMSUBIN (l'ultima sarebbe stata disarmata nel 1985), seguite nel 1971-1974 dalle cannoniere "Alano", mentre entro il 1966 stessa sorte era toccata a MS e VAS non aggiornate, e alla *MC-485*.

Nel 1974 restavano pertanto operative le 4 "MS-472" ricostruite, e il *Folgore*, che sarebbero uscite di scena tra 1975 e 1979, e le 4 unità più recenti, col *Saetta* per alcuni anni impiegato dal 1966 anche come motomissilistica sperimentale, avendo imbarcato il prototipo del sistema antinave "Nettuno/Sea Killer", poi non adottato dalla Marina. Nel 1974, tuttavia, era stata consegnata alla Marina un'altra unità sperimentale: l'aliscafo lanciamissili *Sparviero*, un mezzo sofisticatissimo che presentava, in dimensioni limitatissime (24 metri di lunghezza e 62 tonnellate), una piattaforma da combattimento velocissima – sino a 50 nodi in sostentamento – e armata sino ai denti, con un Compatto da 76/62 mm e 2 lanciatori per missili Otomat Mk-1, associati al radar RTN-10X.

Nel 1977 furono ordinate altre 6 unità, migliorate (con missili antinave "Teseo Mk-2"), consegnate tra 1980 e 1984 come classe "Nibbio", andando a formare una squadriglia con capacità di rischieramento (COMSQUALI-Comando Squadriglia Aliscafi), grazie a un costoso supporto mobile shelterizzato e autocarrato. Tra il 1985 e il 1988 venivano radiate le 4 motosiluranti degli anni '60. Nel 1982, l'attivazione di un 10° Gruppo Navale Costiero destinato a sorvegliare per conto dell'ONU lo Stretto di Tiran, comportava

Note

3 Nel 1956 Baglietto realizzerà per Israele 3 piccole motosiluranti classe "Ophir".

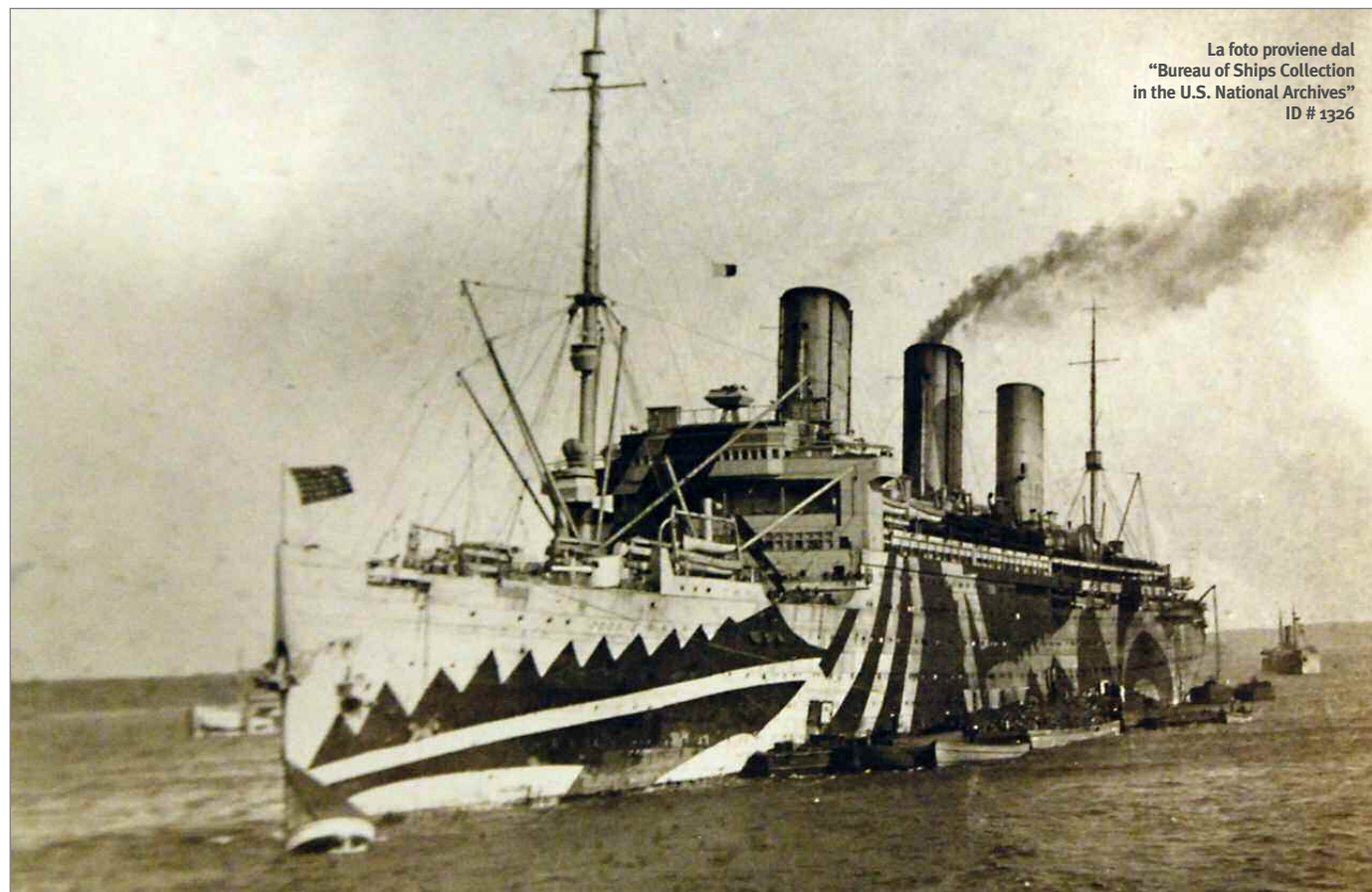
4 Un "Saetta Mk-3", da 450 t. e con ponte di volo, è stato costruito nel 2005 per Malta, e 4 "Saetta Mk-4" sono entrati in servizio con la Marina Irachena nel 2009. Per gli Emirati Arabi è stata sviluppata una versione d'attacco stealth da 550 t. detta "Falaj-2", con 2 unità consegnate nel 2013 e 2 in opzione, mentre il Qatar nel 2016 ha ordinato 2 unità da 650 t.

l'impiego di pattugliatori costieri: e con le risorse appena investite in nuove classi di corvette e OPV, si preferì ricorrere a 4 degli inesauribili dragamine degli anni '50 classe "Legni", dopo averli modificati (classe "Bambù"). Solo nel 1995 sono stati ordinati 3 pattugliatori costieri ad hoc classe "Esploratore", consegnati nel 1997-1999 andando a sostituire i vecchi "Bambù", radiati tra 1998 e 2003, mentre una quarta unità migliorata veniva consegnata nel 2005. Tra 1989 e 1993 anche i 4 dragamine oceanici classe "Salomone", pure degli anni '50, venivano trasformati in pattugliatori per la protezione delle attività di pesca, per poi essere tutti radiati entro il 2001. Vita breve, invece, per gli aliscafi, di costosa gestione: radiato per cannibalizzazione lo *Sparviero* nel 1991, tra 1996 e 2000 passarono in riserva anche i "Nibbio", radiati definitivamente nel 2005, e sostituiti dagli OPV classe "Comandanti".

La componente pattugliatori costieri è oggi impiegata solo da Guardia Costiera e di Finanza. La prima, che già nel 1992 aveva schierato l'*Ingianni*, da 250 t. (radicalmente modificata nel 2012), nel 1997-1999 acquisì la motomissilistica *Saetta*, realizzata in forma privata da Fincantieri nel 1984-1985, ma rifiutata dalla Marina dopo essere stata testata nel 1986, per poi essere trasformata in pattugliatore guardacoste da 400 tonnellate. Dal *Saetta* sono stati derivati i 5 "Diciotti" ("Saetta Mk-2"), costruiti nel 2000-2004, 2 dei quali venduti al Panama nel 2014⁴, mentre entravano in servizio i ricordati 3 nuovi OPV.

La Guardia di Finanza invece nel 1988 ordinava 2 pattugliatori costieri da 350 t. classe "Antonio Zara", consegnati nel 1990 e derivati dalle 6 cannoniere/motomissilistiche tipo "Ratcharit/Chomburi" realizzate tra 1976 e 1984 per la Thailandia; nel 1998 è poi entrato in servizio il "Denaro" (altri 3 esemplari sono stati cancellati), versione migliorata dei precedenti, a loro volta radiati nel 2008, e seguiti nel 2014 dai 2 innovativi "Monte Sperone", da 430 t.

Ultimi eredi delle unità leggere veloci della Marina possono in parte essere considerate le 2 Unità Navali Polifunzionale ad Alta Velocità (UNPAV) classe "Cabrini" in costruzione presso Intermarine dal 2016, consegnate nel 2019-2020, destinate al supporto del COMSUBIN e al contrasto dei traffici illeciti; imbarcazioni da 190 t. e oltre 32 nodi di velocità, armate con torretta remotizzata OTO-Melara Hitrole da 12,7 mm, predisposizioni per altre armi automatiche e per un lanciamissili "Spike-LR".



1918 Epidemia a bordo della *Leviathan*

Lelio del Re - Consigliere Nazionale Abruzzo e Molise

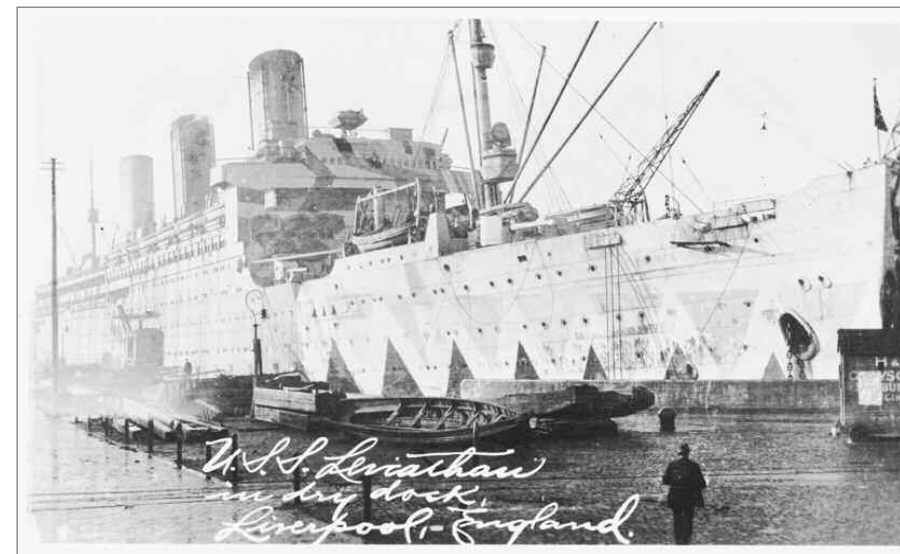
Nel 1913 fu varata nei cantieri Blohm & Voss di Amburgo la nave passeggeri *S.S. Vaterland* (Patria). Per dimensioni (54.282 tonnellate di stazza lorda) superava la sua gemella *S.S. Imperator*, diventando così la più grande nave passeggeri di linea nel mondo. I due transatlantici tedeschi erano stati costruiti per prestare servizio sulla linea Amburgo - Stati Uniti d'America. Allo scoppio della prima guerra mondiale la *Vaterland* era appena approdata a New York City e non rimpatriò. La supremazia navale dei Britannici in Atlantico consigliava di non arrischiare la traversata di ritorno, cosicché si decise di lasciare la *Vaterland* in custodia al terminal di Hoboken, nel New Jersey. L'immobilizzazione della nave durò solo tre anni, poiché, con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, fu requisita

dal governo americano e rinominata *Leviathan*; forse su suggerimento dell'allora presidente W. Wilson. Nome che intendeva accostare il *Leviathan* degli oceani (il grande pesce biblico che ingoiò il profeta Giona) con il ragguardevole dislocamento dell'unità, tant'è che fu deciso di trasformarla in nave trasporto truppe. Tuttavia, la conversione della stessa non fu di facile soluzione per la sua notevole dimensione. Dovette essere trasferita nel cantiere navale di Liverpool, in cui erano disponibili un adeguato bacino di carenaggio e altrettante strutture capaci di poterla trasformare. Cosicché il *Leviathan* entrò a far parte di quel gruppo di navi individuate per il trasporto delle truppe americane nel continente europeo per unirsi alle forze dell'Intesa. Contingente che arrivò ad un milione di uomini, spostati attraverso una

portentosa macchina logistica messa in atto con la dichiarazione di guerra da parte del governo americano, la *Emergency Fleet Corporation*. All'inizio dell'agosto del 1917 fu individuato il porto di New York come porto primario per la movimentazione delle truppe. Nel contempo anche il porto di Newport News, in Virginia, divenne porto primario. Successivamente i porti di Baltimora, di Filadelfia e di Boston negli Stati Uniti e quelli di Montreal, St. Johns e Halifax in Canada, furono indicati come porti secondari e di supporto a quello di New York. La *Leviathan* fu dislocata in uno dei 12 moli di Hoboken, stesso luogo dove era stata messa in custodia. Il comando del *New York Port of Embarkation* fu assegnato al Magg. Generale David C. Shanks. Inizialmente a capo di 77 uomini, al termine delle ostilità il suo staff consisteva di 2.500

uomini, schierati su un ampio numero di infrastrutture logistiche. Oltre ai moli di Hoboken, facevano parte del sistema logistico altri otto moli a Brooklyn e tre nel North River di Manhattan. Per lo stoccaggio dei materiali al seguito delle truppe erano destinati otto magazzini deposito di Hoboken, mentre altri centoventi depositi, appartenenti alla *Bus Company*, e due già dell'Esercito, erano situati su un'area limitrofa di

mini. Eppure questa efficiente unità fu messa a dura prova durante il viaggio pianificato a fine settembre 1918. Dopo aver imbarcato 9.000 soldati, la mattina del 29 disormeggiò dalla familiare banchina di Hoboken per dirigere verso il porto di Brest, in Francia. Il mattino seguente l'infermeria di bordo venne sopraffatta da una moltitudine di malati che accusavano segni di influenza. Si trattava del virus Blitz-Catarrh



57 acri (1 acro = 4.046,86 m²). Il *New York Engineer Depot* di Kearny, in New Jersey, fu trasformato in base logistica, mentre a Port Newark vennero realizzati altri nove magazzini deposito, per un costo di 15 milioni di dollari, interessando una superficie di 133 acri su una zona dichiarata paludosa. Per l'ammassamento delle truppe provenienti dalle varie basi addestrative e il successivo smistamento delle stesse a bordo delle navi, il *New York Port of Embarkation* si avvaleva dei seguenti campi di raccolta: *Camp Merrit* con una capacità di 38.000 unità, *Camp Mills* per 40.000 unità e *Camp Upton* per 18.000 unità. Ultime, ma non meno importanti da segnalare, le infrastrutture sanitarie che furono realizzate per tale impresa: un ospedale generale, due ospedali di base ed un altro ausiliario, quattro ospedali per le truppe da imbarcare e cinque ospedali per quelle da sbarcare¹. Tra le navi adibite al trasporto delle truppe la *Leviathan* era quella più attrezzata e più capiente, con una capacità di accogliere a bordo 12.000 militari. Con un equipaggio di circa 2.000 marinai, decisamente molto ben addestrato, riusciva in un paio di giorni ad imbarcare oltre 9.000 uo-

Il *Leviathan* in bacino a Liverpool, in Inghilterra, nella primavera del 1918. Viene parzialmente ridipinta con lo stupendo schema mimetico che portava per il resto della Prima Guerra Mondiale. L'immagine originale è stampata su cartoline (AZO). Donazione di Charles R. Haberlein Jr., 2008. Fotografia di comando della storia e del patrimonio navale degli Stati Uniti

(catarro-lampo), chiamata poi comunemente "influenza spagnola", perché fu resa nota per la prima volta dalla stampa in Spagna, paese non belligerante, mentre nelle nazioni in conflitto l'epidemia venne proditoriamente censurata. I primi casi si ebbero nei primi di marzo 1918 a *Camp Fuston*, in Kansas, campo di addestramento per le truppe facenti parte dell'*American Expeditionary Forces*, contingente per l'invio in Europa. Ma tornando a bordo della *Leviathan*, nel terzo giorno di navigazione si potevano già contare 700 malati. Lo spazio ristretto delle cuccette con letti a castello non consentiva agli assistenti di somministrare le migliori cure. Inoltre ciò favoriva anche il diffondersi del virus. I sani vennero confinati in altri ambienti per permettere una maggiore aerazione nelle cuccette dove giacevano gli infermi. Vennero utilizzati

anche i ponti scoperti come ricoveri di fortuna. Il rapporto ufficiale afferma che pozze di sangue provenienti da gravi emorragie nasali erano sparse in tutti i compartimenti. Nel quarto giorno i colpiti dall'influenza e da polmonite erano 2.000, mentre 80 erano già deceduti e sepolti in mare. La nave arrivò a Brest l'8 ottobre con i 2.000 casi. I malati che non scesero da bordo furono 280, perché troppo debilitati, altri 14 morirono prima della fine della giornata. Mille malati, incapaci di deambulare, dovettero essere trasportati in barella dalla nave al pontile, per poi proseguire con ambulanze e autocarri verso l'ospedale più vicino. La fila delle autovetture si snodò per quattro miglia². L'epidemia continuò a mietere vittime non solo tra i soldati. Si diffuse a tal punto che diventò pandemia e durò per l'intero 1919, causando la morte di oltre 50 milioni di persone. Anche l'Italia fu devastata dal morbo, contando circa 400 mila casi di morte. Durante il conflitto la *Leviathan* riuscì a trasportare 119.000 militari, più di un ottavo della intera forza americana presente in Europa. Ma la sua missione non cessò con la pace riconquistata. Trattenuta come danni di guerra, passò alla *U.S. Navy* come nave della riserva.



Ripinturata di grigio attraversò di nuovo l'Atlantico per nove volte, dal dicembre del 1918 all'8 settembre del 1919, riportando a casa i veterani americani. A fine ottobre 1919 fu radiata dal servizio, guarda caso di nuovo a Hoboken, e ceduta alla *U.S. Shipping Board*. Negli anni trenta fu venduta alla *British Metal Industries Ltd* che completò la demolizione nel 1938³. Per poco mancò la Seconda guerra mondiale. Forse sarebbe stata ancora utile per trasportare truppe.

Note

- Huston, James A, 1966, *The Sinews of War: Army Logistics 1775 - 1953*.
- Meg Sorick, *Research Notes - The Great War (9) Plague Ship Leviathan*, megsorick.com.
- <https://en.wikipedia.org>



(Foto Giovanni Vignati)

Riflessioni davanti alla Rocca di Gibilterra

Antonio Orlandi
Socio del Gruppo di Ortona



In vacanza la scorsa estate, parto da Malaga con destinazione Cadice; sosta quindi, dalla parte spagnola, alla Rocca di Gibilterra per una rapida occhiata del luogo e della vista che lo caratterizza. L'autobus si ferma lungo la strada, in località La Linea, e tutti noi passeggeri scendiamo ad ammirare il panorama. La Rocca si staglia a proravia dell'autobus, appena velata da una sottile nebbiolina che comunque non riesce a nascerla del tutto. La guida che ci accompagna inizia a parlare della storia di Gibilterra, dell'etimologia del suo nome, che comunque già conoscevo, finché ci fa notare che dall'altra parte della rada c'è il porto spagnolo di Algeiras (Alghesiras, con gh aspirata). A quel punto mi disinteresso di qualsiasi altra cosa viene detto, mi estraneo completamente dal contesto che mi circonda, per tuffarmi dentro i miei ricordi di carattere

storico e ripercorrere le imprese leggendarie degli "uomini Gamma" e dei "Siluri a Lenta Corsa" (SLC, conosciuti più comunemente col soprannome di *maiali*), con i relativi sommergibili e gli operatori che in questo luogo hanno combattuto contro le unità navali della *Royal Navy*. I primi attacchi a quella base furono portati dal sommergibile *Scirè* che, al Comando del Capitano di Corvetta Junio Valerio Borghese, striscia lentamente sul fondo lungo la lingua di mare che io ora sto guardando, verso le navi in rada da colpire con i mezzi insidiosi; poi prende forma la figura del Tenente di Vascello Gino Birindelli che con la forza della disperazione trascina sul fondo roccioso, inutilmente, il suo *maiale* in avaria fino allo svenimento.

La mia mente mi materializza alcune immagini dell'*Olterra*, una cisterna italiana ormeggiata nel porto di Algeiras, internata all'atto della dichiarazione di guerra, semi affondata e poi riparata: dal suo interno partivano gli "SLC", fatti arrivare dall'Italia smontati sotto forma di parti meccaniche della cisterna, la quale all'interno fu opportunamente modificata in officina per eseguire il montaggio dei mezzi e dotata di un opportuno portellone nell'opera viva per l'uscita ed il rientro degli stessi.

Cerco, con gli occhi socchiusi, di intravedere anche "villa Carmela": la base di avvistamento per tenere aggiornata la situazione del naviglio nemico sia in rada sia nel porto militare di Gibilterra, e da dove si pianificavano gli attacchi. È qui vicino, a poca distanza da dove si è fermato l'autobus.

Da qui partivano gli attacchi degli "uomini Gamma" per minare le navi mercantili alla fonda.

Un nome, oltre quelli che abitavano "villa Carmela", Ramognino e la moglie Signora Conchita, mi ritorna in mente: il Tenente di Vascello Licio Visintini, caduto la notte fra il 7 e l'8 dicembre del '42. Fu durante un attacco portato in condizioni quasi proibitive, a causa del lancio di piccole cariche di profondità che motoscafi inglesi lasciavano cadere in acqua a scopo di deterrenza per ostacolare i nostri incursori, che cadde l'eroico ufficiale insieme al suo "secondo", il Sottocapo Magro Giovanni, mentre con un *maiale* tentavano di posizionare la carica esplosiva sotto la chiglia della corazzata *Nelson*, nel porto di Gibilterra.

Furono ambedue decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare, alla memoria, così come il fratello dell'ufficiale, Capitano Mario Visintini, Asso della Regia Aeronautica caduto l'anno precedente nel teatro dell'Africa Orientale Italiana.

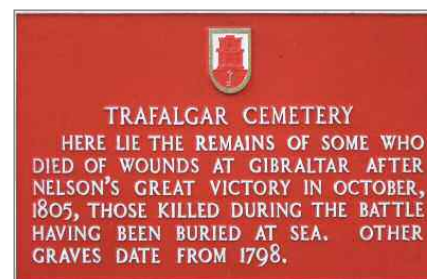
Gibilterra fu oggetto di attacchi italiani anche dall'aria condotti inizialmente con velivoli tipo "SM82", trimotori da trasporto occasionalmente trasformati in bombardieri fino all'entrata in servizio dei quadrimotori "P108" della 274^a squadriglia al comando del Ten. Col. Gori Castellani, mio conterraneo di Ortona.

Attacchi portati in quantità irrisoria per la penuria di aerei i cui risultati non potevano essere che modestissimi, a fronte di nostre pesanti perdite.

Dall'altra parte della Rocca, nascosta dalla leggera foschia di quella mattina, si vedeva il traffico stretto dove tante volte



(Foto Giovanni Vignati)



transitai durante i miei imbarchi in qualità di ufficiale di macchina su navi mercantili. Durante la Seconda Guerra Mondiale i nostri battelli oceanici dovettero attraversarlo, sia in uscita sia in ingresso, moltissime volte per entrare in Atlantico a contrastare il naviglio nemico; i primi a farlo, con le scarse conoscenze idrografiche di quella zona e soprattutto delle correnti, ebbero parecchi problemi. Fu però grazie alla grande competenza e alla perizia dei singoli comandanti ma anche alla robustezza degli scafi se riuscirono a oltrepassare lo stretto e sfociare in Atlantico verso la nostra base a Bordeaux o, in senso inverso, rientrare in Mediterraneo: un vero e proprio capolavoro di professionalità e arditezza.

Solo uno, il Regio Sommergibile *Glauco* si autoaffondò dopo i danni subiti da un cacciatorpediniere nemico in vicinanza di Tangeri; non andò così ai sommergibili tedeschi che nel periodo 9/41 - 9/43 subirono la perdita di 3 battelli nel tentativo di attraversamento di quello stretto così at-



(Foto Giovanni Vignati)

tentamente sorvegliato dalle forze aeronavali inglesi.

Quando purtroppo devo "risvegliarmi" per risalire sull'autobus e dirigere su Cadice, mi accorgo che la commozione, per quanto mi sollecitano con forza questi ricordi, mi riempie l'animo...

Luogo carico di gesta eroiche, così lontano dalla madre-patria, con i nostri marinai che minavano le navi nemiche, gli aviatori incuranti dei pericoli degli attacchi, i servi-

zi di intelligence che facevano molto egregiamente il loro dovere; segreti che vennero svelati solo dopo la guerra, nel 1948. Luogo carico di dolore per le perdite di vite umane mai lenito dalle decorazioni al Valor Militare, che accomuna in queste vicende gli uomini delle due parti in conflitto.

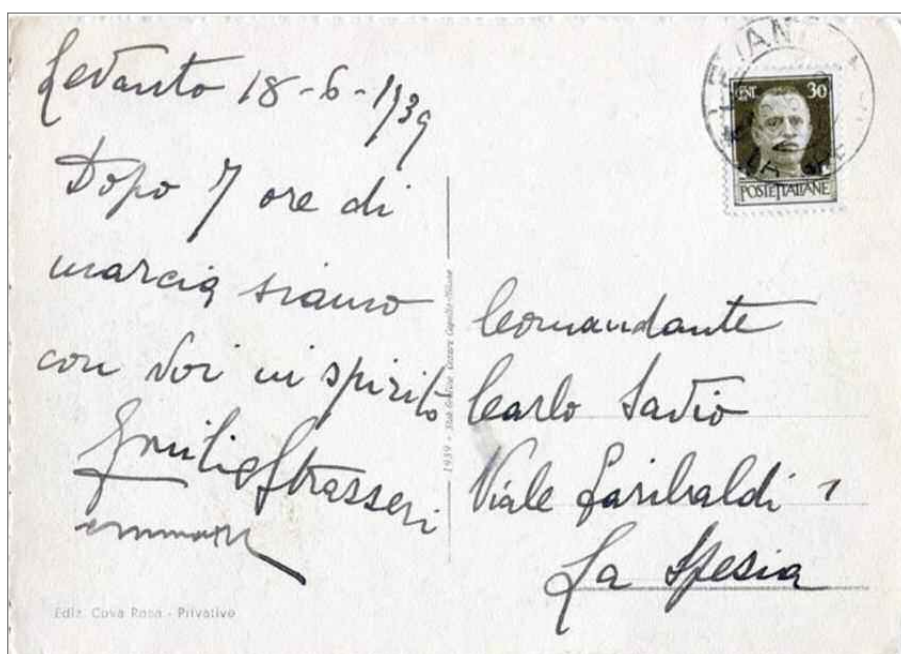
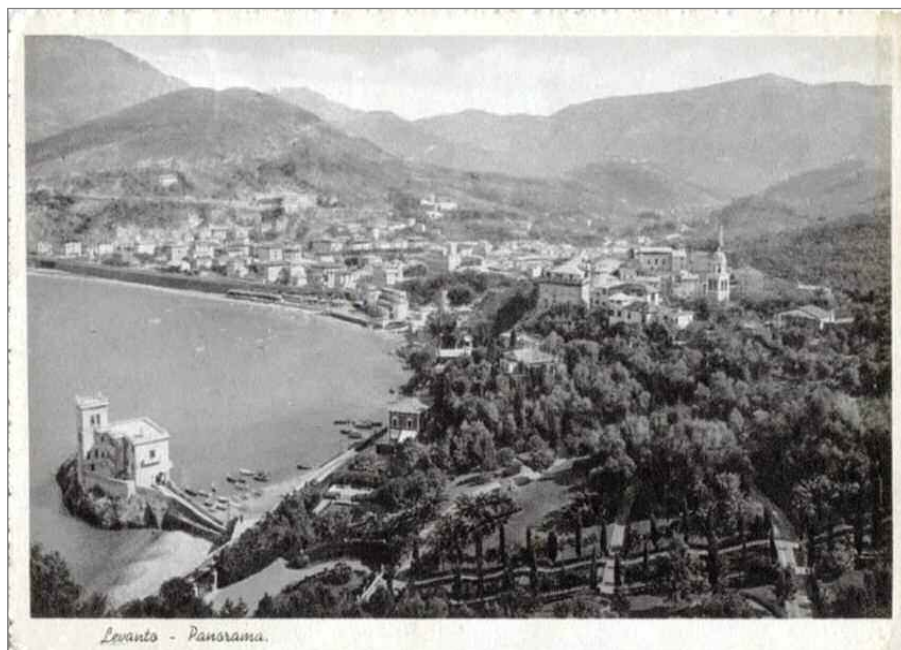
PATRIA E ONORE, SEMPRE.

Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
Socio del Gruppo di Livorno

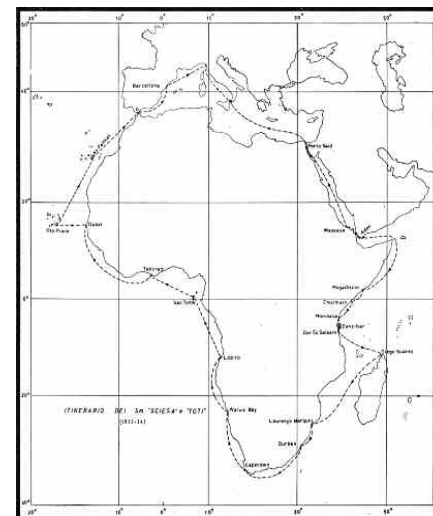
Quando acquisto su internet delle cartoline per la mia collezione queste mi vengono spedite in busta assieme ad un cartoncino per aumentarne lo spessore e proteggere la cartolina da piegature indesiderate; qualche volta il commerciante usa, al posto del cartoncino, cartoline di scarso o nullo valore di mercato. E così, ultimamente, mi è arrivata come "spessore" questa cartolina di Levanto che pure ha una sua dignità dal punto di vista paesaggistico con un plus valore, per noi marinai, del destinatario: il comandante Carlo Savio, una figura non banale della nostra Marina.

Già nella Prima Guerra Mondiale si distingue quale ardito sommergibilista meritando una medaglia d'argento al valor militare "per avere, sia da comandante in 2a, sia al comando di sommergibile, eseguite numerose missioni lungo la costa avversaria oltrepassando ripetutamente con audacia ammirabile ed elevato disprezzo del pericolo zone minate dal nemico e dimostrando ottime doti di perizia, abilità e tenace spirito offensivo". E dopo la guerra lo troviamo ancora a Venezia, nel 1919, al comando del sommergibile "F-16" a gestire una non facile situazione causata dal contesto fiumano. Il 12 settembre 1919 infatti D'Annunzio era entrato a Fiume con mille legionari deciso ad ottenere l'annessione della città all'Italia; alla sua causa avevano aderito personaggi dello spessore di Luigi Rizzo e diverse unità della nostra flotta erano passate sotto la bandiera fiumana nonostante l'opposizione del governo e della stessa Marina. La prima unità era stata il cacciatorpediniere Bertani (che successivamente prese il nome di Cosenz) che il 7 ottobre 1919 viene catturato da un gruppo di ufficiali di Marina a Trieste e quindi condotto a Fiume; lo seguono nei mesi successivi le torpediniere 66PN e 68PN e i cacciatorpediniere Nullo, Bronzetti ed Espero. Da Trieste e da Pola giungono anche gli esploratori Riboty e Stocco. Anche l'equipaggio dell'"F-16", assegnato al Comando Marittimo di Venezia cerca di raggiungere Fiume

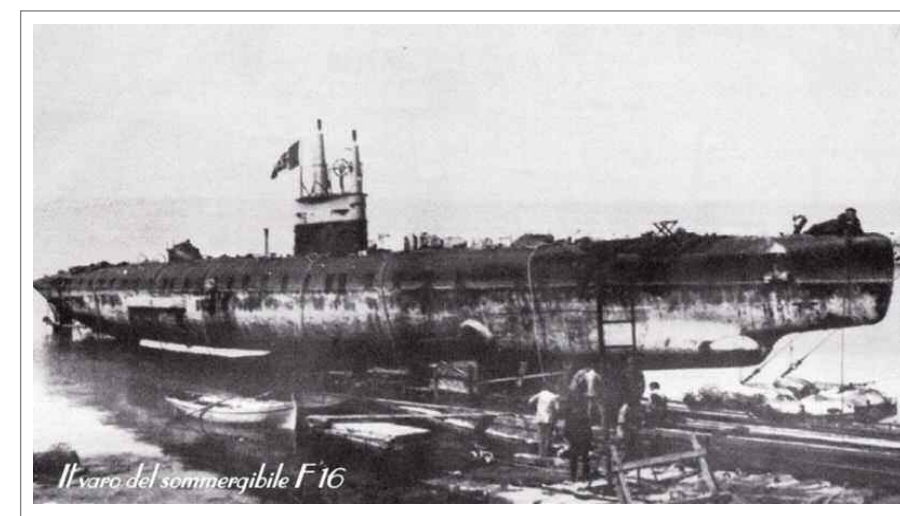


prendendo il largo l'11 ottobre 1919 ma la torpediniera 42PN si lancia all'inseguimento e fa desistere dal tentativo gli avventurosi marinai che non saranno messi sotto processo per evitare le possibili rappresaglie degli equipaggi degli altri sommergibili. Il suo comandante, il tenente di vascello Savio, non aveva partecipato all'operazione e si era anzi industriato nei giorni precedenti per ostacolare un eventuale tentativo di fuga che diverse voci davano come probabile. Carlo Savio continua anche negli anni successivi la sua vita di sommergibilista. È ad

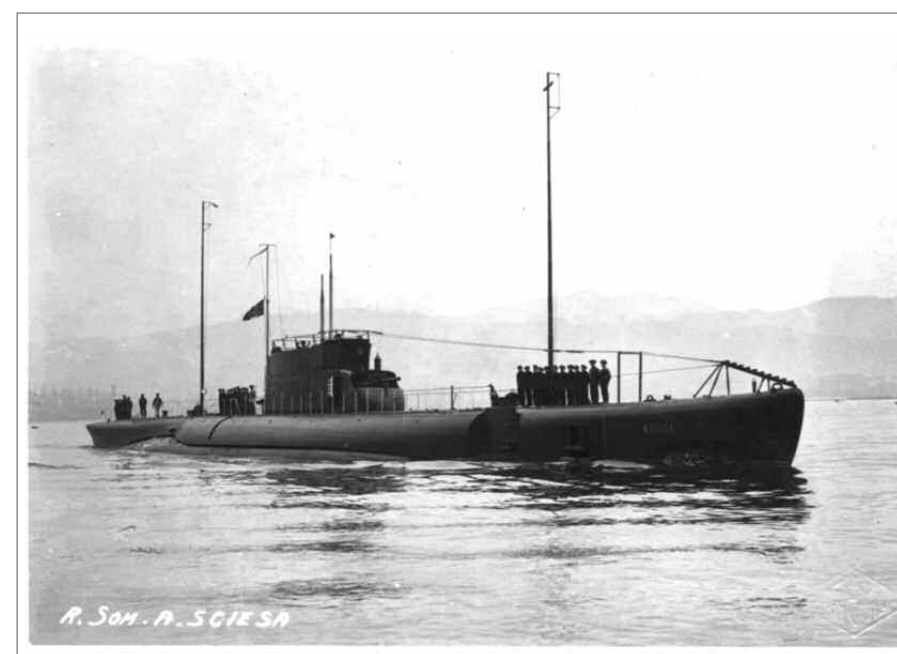
esempio nel 1928 comandante del Millelire e in questa veste lo troviamo alla Maddalena il 20 settembre di quell'anno per ricevere la bandiera di combattimento offerta da un comitato cittadino. Nel 1933 è comandante del sommergibile Sciesa in un particolare momento, il viaggio di circumnavigazione dell'Africa assieme al sommergibile Toti. Precedentemente due sole navi della R. Marina avevano fatto il giro completo delle coste africane, l'avviso Staffetta, negli anni 1887-1888, e l'incrociatore Cristoforo Colombo dal 1897 al 1899. Agli inizi degli anni



'30 l'Italia riteneva che nel continente africano avrebbe trovato le nuove strade per lo sviluppo dell'economia nazionale e per



Il Toti e lo Sciesa partiranno dalla base della Spezia il 14 settembre 1933 alla presenza dell'Ammiraglio Comandante in Capo del



dar lavoro ai suoi figli sempre più numerosi; era pertanto opportuno che oltre alla Marina mercantile anche la Regia Marina provvedesse a mostrar bandiera nei porti africani con le sue unità più moderne affermando la sua posizione fra le grandi potenze. I nostri sommergibili di grande crociera erano già stati testati con successo in una campagna nelle acque gelide del Nord Atlantico e questo viaggio, oltre a rappresentare una prima volta assoluta a livello mondiale, consentiva di sperimentare questi battelli anche nel clima torrido delle regioni equatoriali.

Dipartimento e salutato dagli equipaggi della 1a Flottiglia sommergibili. Vi faranno ritorno dopo più di cinque mesi, il 25 febbraio 1934. La crociera era pienamente riuscita, la bandiera italiana era stata portata in tutti i principali porti dell'Africa e bisogna anche considerare che a sud di Mombasa da un lato e di Dakar dall'altro nessun sommergibile di nessuna nazione era mai approdato. Grazie ad un'ottima organizzazione interna anche la resistenza degli uomini aveva superato benissimo la prova: per tutto il tempo della crociera ufficiali ed equipaggi avevano vissuto integralmente

la loro vita a bordo servendosi degli alloggi e degli adattamenti previsti, delle cucine e dei servizi igienici originari senza che si verificassero anomali casi di malattie o indisposizioni. Erano state percorse 16.000 miglia marine seguendo l'itinerario prestabilito rispettando le date di arrivo e partenza preventivate per le varie tappe. Erano state verificate, anche nei casi di condizioni meteo particolarmente avverse, le ottime qualità marine dei battelli e la bontà degli apparati motori. Entusiastiche le accoglienze nei porti sia da parte degli occidentali che delle popolazioni di colore. Dall'agosto 1936 all'ottobre 1938 troviamo Carlo Savio comandante del Regio Incr. Leg. Alberico da Barbiano mentre nella Seconda Guerra Mondiale, nel grado di capitano di vascello, comanderà la Marina di Tripoli, incarico nel quale sarà decorato con una seconda medaglia d'argento al Valor Militare con la seguente motivazione "...durante un'incursione aerea nemica di particolare violenza, con alto senso del dovere assumeva tempestivamente il comando delle operazioni di salvataggio di una cisterna carica di molte migliaia di tonnellate di carburante, colpita da bombe incendiarie che provocavano subito un violento incendio a bordo. Conscio del gravissimo pericolo che la nave incendiata rappresentava per la città e il porto, ad onta del gravissimo rischio cui si sottoponeva per la possibile esplosione del carburante imbarcatovi, riusciva, sotto il perdurare dell'offesa nemica, a disoraggiare la nave e rimorchiarla in rada e successivamente a localizzare e spegnere l'incendio, salvando così completamente l'unità e il carico" (Tripoli, 30 agosto 1941).



Saltando di palo in frasca concluderò questo articolo con un'altra curiosità rimanendo questa volta nella nostra città, Livorno.

Nella ricorrenza del 24 maggio 1920, con l'intervento di numerose autorità civili e militari, si svolse in Accademia la solenne cerimonia dell'inaugurazione della Statua della Vittoria, opera dello scultore milanese Riccardo Ripamonti, donata dal comitato "Onoriamo l'Esercito" di Milano. La statua rappresentava una figura di donna simboleggiante l'Italia che, domata l'aquila degli Asburgo, con essa scende dalle vette alpine.

Presso la base del monumento facevano servizio d'onore gli allievi della R. Accademia Navale ed i figli delle terre irredente, fra i quali Nino Sauro, figlio del martire Nazario Sauro.

Il grande ufficiale Marescotti, che offriva il dono da parte del menzionato comitato milanese e degli italiani residenti in Spagna, tenne un alato discorso in cui, dopo aver fatto rivivere le ansie della guerra e i sacrifici dei nostri soldati e dei nostri marinai, rivolto ai giovani allievi così concludeva: "Custodite, o giovani, l'opera



Livorno - 53 - R. Acc. Navale Monumento del Comitato "Onoriamo l'Esercito",

Ma nonostante le successive parole dell'ammiraglio Lobetti Bodoni, che esprimeva la riconoscenza dell'Accademia Navale per essere stata eletta per accogliere e conservare queste testimonianze di ammirazione espresse dalla città di Milano, dai membri del parlamento e dagli Italiani residenti in Spagna, il monumento non ebbe lunga vita!

Sarà stata la posizione prescelta, al centro del Viale dei Pini, davanti all'ingresso del fabbricato allievi che sicuramente disturbava il defilamento delle compagnie nelle manifestazioni ufficiali, sarà stato il cambiamento politico del nostro Governo che vedeva adesso nelle nazioni d'oltralpe i nuovi alleati piuttosto che i vecchi nemici, fatto sta che nel 1936 la statua venne sacrificata e offerta come bronzo alla patria. A suo ricordo era rimasto il basamento, sopra il quale erano state poste quattro palle di cannone in pietra, con l'aggiunta della lapide che ricordava il suo tragico sacrificio a seguito dell'"Assedio economico" nell'anno XIV e.f.. Anche quest'ultima testimonianza non è però arrivata fino a noi! Ma, cosa rarissima, la statua

aveva una gemella, del tutto identica, donata alla città di Trieste dal medesimo comitato "Onoriamo l'Esercito" recante il titolo di "Finis Austriae" e chi avesse la curiosità di ammirarla può recarsi presso il giardino pubblico "Muzio de Tommasini" di quella città.



d'arte che afferma la fine di una tirannide mostruosa per cui, per secoli, tanti nostri eroi soffrono tutti i martiri. Custoditela con immutato amore, per quello che essa deve rievocare alla vostra memoria: miracoli di eroismo, scritti con il loro sangue generoso, dal soldato, dai marinai italiani, nella luce superba delle italiche virtù. ...".

Bibliografia

Ottorino Ottone Miozzi "Le medaglie d'argento al valor militare - I Tomo dal 1793 al 1939" - Ufficio Storico della Marina Militare - Roma 1999

Ottorino Ottone Miozzi "Le medaglie d'argento al valor militare - II Tomo dal 1940 al 1991" - Ufficio Storico della Marina Militare - Roma 2001

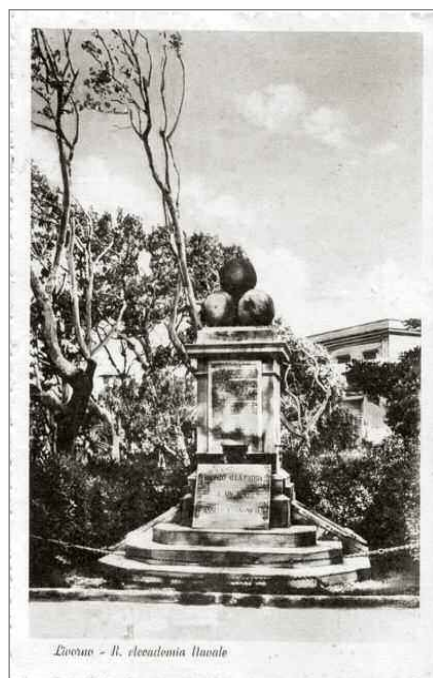
"Storia delle campagne oceaniche della R. Marina - IV" - Ufficio Storico della marina Militare - Roma 1993

Giorgio Giorgerini "Uomini sul fondo" Mondadori 1994

A. Marzo Magno "Rapidi e invisibili. Storie di sommergibili" Il Saggiatore, 2009

Siti internet

<http://www.xmasgrupsom.com/Sommergibili/Millelire.htm>
https://www.irmsl.eu/Giardino_Pubblico/Giardino_pubblico.pdf



Livorno - R. Accademia Navale

Ricordo di un marinaio

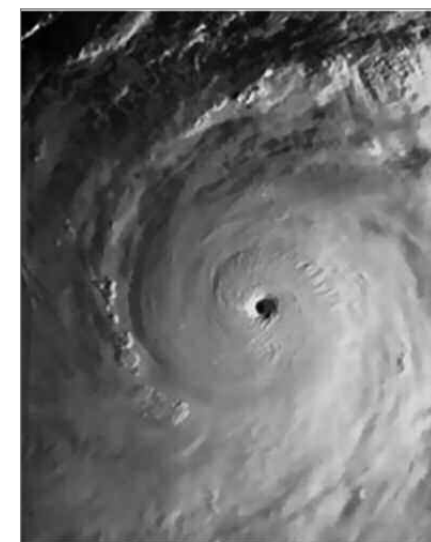
Gian Carlo Poddighe - Socio del Gruppo di Torino



Quarant'anni or sono due navi da guerra italiane, *Ardito* e *Lupo*, si trovarono ad affrontare uno dei più tremendi tifoni che si ricordino, che provocarono migliaia di vittime e l'affondamento di centinaia di navi (ndr: il tifone "Tip", chiamato anche "supertifone Tip", è stato il più vasto e intenso, in termini di pressione minima, ciclone tropicale mai registrato).

Al comando dell'*Ardito* c'era un uomo che aveva la fiducia della sua gente, soprattutto aveva la capacità di trasmetterla, di far sentire in ogni momento che c'era.

Un uomo che era consapevole del pericolo, per sé e per le centinaia di uomini che gli erano stati affidati; giorni di tensione, grandi rischi, l'incognita in agguato, ma mai una sbavatura, mai deviazioni o inosservanza del dovere da parte di nessuno a bordo; c'era un riferimento ed avere un riferimento evita il panico.



Si uscì da questa tregenda, da quella che è stata lo spunto della "Tempesta perfetta", e poco fa abbiamo celebrato il quarantennio proprio quando Enrico Rossi ci aveva appena lasciati; in fondo l'abbiamo fatto per dimostrare ancora una volta che avevamo fiducia in lui.

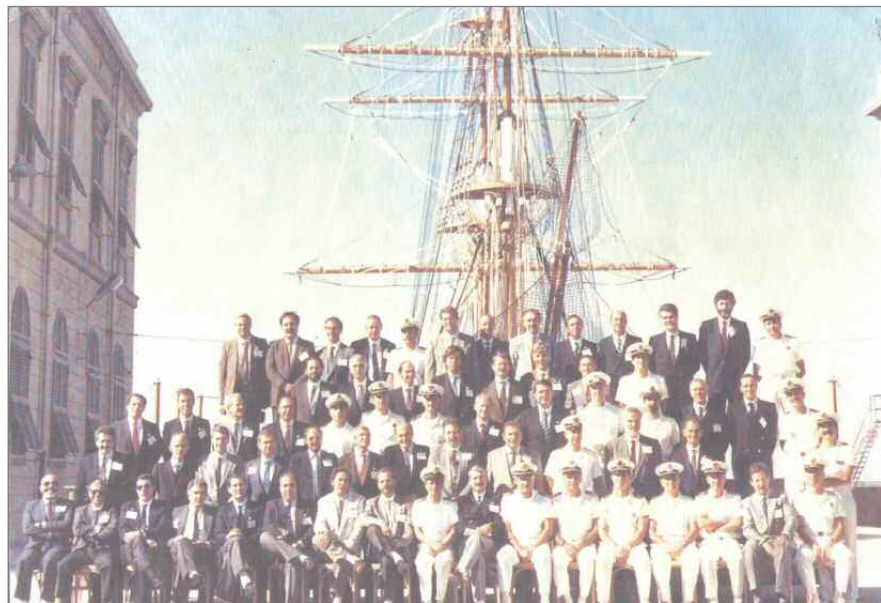
I Comandanti, quelli veri, trasmettono sicurezza: sono puntuali, sintetici, concreti, usano il sorriso e qualche volta la battuta più che la minaccia ed è con questo che infondono fiducia, normalità, trasmettono sicurezza perché fanno vedere l'uscita dalla tempesta, il futuro.

Non volevo scadere (solo) in una riflessione politica, necessaria nella nostra situazione: è il ricordo di un amico in occasione della (per me sinora sconosciuta) settimana dell'amicizia, però direi mai più opportuna...

...vorrei però che ci fosse un ammiraglio Rossi a guidarci, soprattutto a proteggerci in questi momenti.



Rosignano Solvay 14-11-2017
Gentili Signori,
da molti anni sono iscritto all'ANMI di Livorno e con piacere partecipo, quando posso, alle iniziative della Presidenza nell'arco di ogni anno. Organizzato da me e dall'amico Serafini, si è svolto a Castiglioncello (LI) il 4° Raduno dei nostri compagni di corso dell'Accademia Navale, durante il quale, dopo i saluti e gli abbracci del primo giorno, nella chiesa di Castiglioncello (Portovecchio), abbiamo voluto organizzare una funzione religiosa per commemorare gli amici scomparsi e con loro anche il Comandante Salvatore Todaro, la cui figlia Graziella, residente a Quercianella, aveva assicurato la sua presenza. Nel pomeriggio siamo stati in visita al Castello Sonnino a posare una corona sulla lapide posta da noi alcuni anni fa in onore e in memoria del Tenente delle Armi Navali Sergio Pucciardini, appartenente alla X Flottiglia MAS, della quale faceva parte anche un caro amico, presente alla cerimonia, il Prof. Roberto Serra, anch'egli residente a Quercianella.
Gianfranco Martino - Socio di Livorno



GIURAMENTO
DELLE
RECLUTE 1946/6°
AL MARIDEPACAR
DI LA SPEZIA



Buongiorno,
il nostro Socio Actis Renaldo ci ha sottoposto la pubblicazione di un raro esemplare del NOTIZIARIO DELLA MARINA anno XIV n.1 del gennaio 1967. In particolare nelle foto del bollettino una è a lui molto cara: si tratta del suo Giuramento nella quale appaiono anche i genitori e la moglie. Alla luce di tutto quanto è contenuto nel bollettino allegato Vi chiediamo, qualora fosse possibile, la pubblicazione dei ricordi del Nostro Socio Actis Renaldo che è sempre attento al contenuto del Giornale e attivo nell'ambito dell'Associazione.
G. Caruso - Socio ANMI di Chivasso (TO)

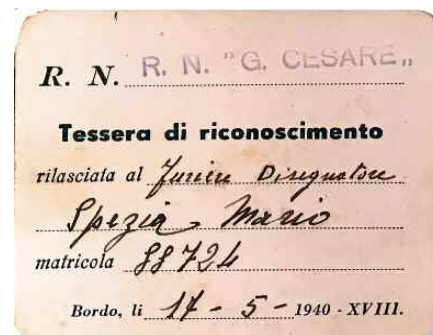


Roma 8/10/2018 - Alla redazione
Questa foto pubblicata in Italia ed in giornali inglesi, si riferisce ad un episodio avvenuto a Londra, durante la visita del Montecuccoli in crociera estiva, in particolare l'incontro con mia sorella. Ho avuto il privilegio di far parte dell'equipaggio di questa nave negli anni 50/51/52; ora ho 89 anni, non posso scrivere poiché la mano mi trema un pochino e la mia macchina da scrivere anch'essa fa i capricci. Voglio mandare un saluto a tutti coloro che come me sono stati sul Montecuccoli e a tutti i Marinai d'Italia.
Sono il Sc. Arm. Marcello Ismeli, matricola 05138, capocorso degli armatori del 49/50, San Vito Taranto via Lucio Mummi 70 - 00475 Roma - tel 06.71585082



Spettabile Redazione,
mio padre Mario Spezia, nato a La Spezia il 05/12/1919, prestò servizio nella Regia Marina dal 1939 al 1943 circa, come fuiriere disegnatore. Durante la mia infanzia, mi raccontò spesso molti episodi di quegli anni e di essi ho ancora vividi ricordi.

Fu imbarcato sulle corazzate Giulio Cesare e Littorio (ma credo anche Vittorio Veneto) e partecipò alle battaglie di Capo Teulada, Punta Stilo, Taranto. Mettendo a posto vecchie carte ho ritrovato documenti relativi al suo stato di servizio presso la Regia Marina e vecchi rullini fotografici che sono riuscito a fare digitalizzare (vedi in allegato). Sto cercando di ricostruire (al di là dei ricordi di cui mi parlò) tramite questi documenti la sua storia militare, ma le notizie che ho ricavato sono frammentarie. Potete aiutarmi in qualche modo, o indicarmi a chi rivolgermi, per ottenere il maggior numero di informazioni sulla sua storia militare? La sua matricola era 88724. Vi ringrazio per qualunque aiuto potrete darmi e porgo distinti saluti.
Marco Spezia - 19038 Sarzana (SP)
mspezia@stm-srl.it



Sig. Direttore,
se può essere utile al "Giornale dei Marinai d'Italia", trasmetto le seguenti brevi note.
Lo scorso mese è scomparso mio padre Alessandro Lovatti, classe 1926, già "balilla-marinaretto" e poi volontario di guerra nel Reggimento "S. Marco" del Regno del Sud. Molti anni fa era stato segretario dell'associazione Marinai di Mantova con sede nel Palazzo Cavriani, casa natia della Medaglia d'Oro. Sull'urna cineraria di mio padre ho fatto fissare il "Leone di S. Marco" in rosso e oro smaltato. È interessante conoscere il succedersi in pochi mesi di ben tre divise (aveva fatto domanda di arruolamento a fine '44). La prima, quella "vecchia" italiana, poi il battle-dress inglese color terra e, infine, quest'ultima tinta di verde scuro (che è quella che appare nella foto). Il basco era quello da fatica blu con fregio frontale ripiegato all'indietro, cioè portato all'"italiana". Durante l'addestramento (fece anche il corso sabotatori), mio padre mi riferì che si usava sia armamento standard inglese, sia quello degli avversari, cioè tutto ciò che si sarebbe potuto trovare nel campo di battaglia; raccontava altresì come venissero usati - quali bersagli - anche gli elmetti di tutti i belligeranti e come quello tedesco fosse il più resistente. A proposito di elmetti, pare che i Marò fossero restii ad indossarlo, anche in combattimento, l'elmetto inglese in dotazione, preferendo tenere il basco; gli inglesi invece erano contrari all'uso del pugnale tipico delle truppe d'assalto italiane, di prima e dopo l'armistizio, per cui ognuno si dotava di una lama di propria iniziativa che non portava esternamente. Mio padre avrebbe dovuto far parte del contingente da inviare in Venezia-Giulia, in soccorso della "X^" per contrastare l'avanzata dei Titini, tanto che nell'inno di "S. Marco", ove si canta: "...per la salvezza dell'Italia qui si vince oppur si muor ..." all'epoca i Marò cantavano "... per la Dalmazia e per l'Italia ...", ma si sa, che per volontà della perfida "Albione" la missione non fu realizzata con le note conseguenze. È interessante ricordare che mio padre andò volontario nella Regia Marina perché aveva visto il rastrellamento di una famiglia di Italiani di religione ebraica da parte dei tedeschi, mentre il suo compagno di banco e migliore amico si arruolò, sempre volontario, nelle truppe d'assalto della R.S.I. e si arrese per ultimo nel castello di Milano. Due facce dello stesso amor di Patria.
Con viva cordialità Avv. Marco Lovatti (Mantova)



Salvacondotto per i soldati della R.S.I. arresi, al termine della ostilità, che tornavano a casa. Vi sono l'emblema di Stato Americano e della Corona Inglese.



Un marò dell'esercito del sud.

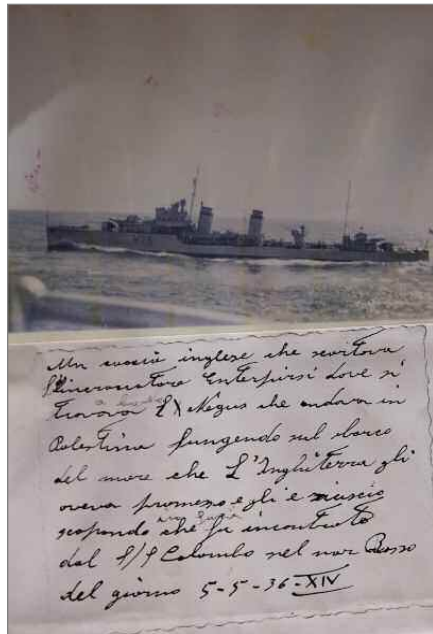


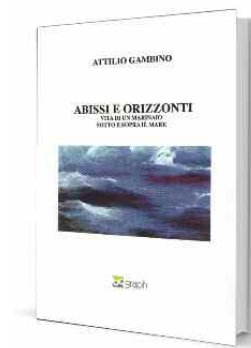
Invio documentazione storica
del nostro defunto socio Salvatore Cardinale.

Per la valutazione di codesta Presidenza
e per una eventuale pubblicazione
nel nostro periodico "Marinai d'Italia",
si invia in allegato un DVD nel quale sono foto
e memorie del Socio in oggetto,
relative alla sua lunga esperienza marinara,
in un momento difficile della nostra Nazione.
Salvatore, nonostante le sofferenze subite,
non ha mai smesso di amare la Patria
e con orgoglio ha gelosamente custodito
e sapientemente donate a questo Gruppo
i predetti cimeli a futura memoria
e che adornano parte della parete
della sede sociale.

Francesco Nania
Il Presidente pro-tempore
del Gruppo di Carini (PA)

FOTO RICORDO
SOCIO
CARDINALE SALVATORE
OTTOBRE 1934
NAVE REALE SAVOIA
IN NAVIGAZIONE
MAR ROSSO
OTTOBRE 1934
UNITA' IN SOSTA
A SUB3. EGITTO
OTTOBRE 1934
FLOTTA INGLESE IN
NAVIGAZIONE IN
MARE ARABICO
OTTOBRE 1934
SUA MAESTRA VITTORIO
EMANUELE SULLA NA-
VE REALE IN MARE ROSSO



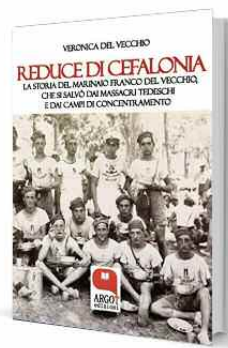


Attilio Gambino
ABISSI E ORIZZONTI
Vita di un marinaio
sotto e sopra il mare
Edizioni Graph - Roma

Queste mie noterelle traggono spunto dalla attenta lettura del libro, corroborata imprescindibilmente però, dalla conoscenza e dall'affetto che nutro per l'autore, compagno di Accademia (lui corso Dragoni, io corso Grifoni, due anni di differenza ma... vi dirò poi) e poi collega di specialità, anni ed anni trascorsi insieme a bordo dei battelli e nella specialità sommergibilista. Ho diviso con Attilio anni di studio e di formazione in Accademia, come dicevo, rigida disciplina ma anche terreno fertile per amicizie imperiture. E per uno strano scherzo del destino, o forse perché è giusto così, fra i nostri due corsi si è instaurata e sviluppata una stima, un legame, una amicizia come ho visto in poche altre circostanze. Attilio è, oltre che amico e collega, un Ufficiale stimato e ben voluto da tutti, un sommergibilista ancor oggi ricordato nel novero di quei comandanti che hanno lasciato il segno per la sua competenza, professionalità e profonda, sincera umanità con cui ha comandato uomini e affrontato situazioni. In questo suo libro, nel quale chi conosce la coppia ritrova la affettuosa presenza e la meticolosa, sentitissima partecipazione dalla consorte Luisa, non vi è solamente un diario della sua vita, vi si trova uno spaccato della società italiana che coinvolge e fa riflettere. Con il suo linguaggio semplice, scorrevole, accatti-

vante, Attilio sembra quasi volerci invitare a partecipare, a rivivere con lui eventi e circostanze che ha vissuto e che ora ritornano, fresche e vivide, sempre accompagnate con quel lieve, garbato sorriso che tutti noi ricordiamo come suo tratto distintivo. Da un'infanzia in una famiglia serena ai suoi compagni di studi, dalla sua esperienza in Accademia Navale ai suoi periodi di servizio, l'autore ripercorre anni di relazioni e conoscenze sulle quali esprime giudizi sempre pacati ma assai precisi, soprattutto apprezzabili perché privi di qualunque forma di edulcorazione o di "captatio benevolentiae", che altri, passati dalle stesse esperienze, non avrebbero esitato a approfondire a man bassa.

Mi sono molto piaciute, e desidero evidenziarle al lettore, le appassionante, emotivamente coinvolgenti vicende relative alla sua vita di marinaio, di comandante e, in ultima parte, di acutissimo osservatore di uomini e circostanze che fanno parte della storia patria, vicende nelle quali Attilio si è trovato ad agire e che ha affrontato con quella sua ben nota serenità, fonte prima della sua straordinaria capacità di giudizio. Non è, dunque, uno dei soliti diari che poi, alla fine, interessano solamente un ristretta cerchia di persone, è questo un piacevole ritorno a tanti fatti e persone che non hanno fatto parte solamente della vita di Attilio ma abbiamo vissuto tutti noi, chi in maggiore chi in minore parte. Con la sua arguzia, con una finissima e signorile ironia, a volte con nitido ma inesorabile candore, ecco dunque uno spaccato di Italia dove emergono (e per noi sommergibilisti emergere non è sempre facile né prudente) valori e insegnamenti da una vita, quella dell'autore, vissuta alla luce delle virtù del vero marinaio, generoso, leale, solidale, intelligente, poco propenso ai compromessi e alle luci dei riflettori e alla facile notorietà, le moderne sirene ammaliatrici e compromettenti di tanti.



Veronica Del Vecchio
REDUCE DI CEFALONIA
La storia del marinaio
Franco Del Vecchio,
che si salvò dai massacri tedeschi
e dai campi di concentramento
Tralerighe Libri

Cosa ha di particolare questo diario? Una storia, una trama, una profonda lezione. La storia. Ad una nipote, che ha vaghissimi ricordi del nonno Franco, l'uomo dai capelli bianchi, taciturno e grande lavoratore, il padre mostra un vecchio quaderno, privo di copertina, custodito fino ad allora nel cassetto inaccessibile. Era il diario del nonno Franco, un manoscritto che riportava quelle storie che tante volte aveva sentito raccontare. Poi la scoperta di un'agenda blu, con le ultime pagine che mancavano nel quaderno e di un libro sugli avvenimenti a Cefalonia, annotato di pugno, quasi a lasciar detto che "c'ero anch'io qui". Ed infine l'ultimo tassello, fornito dalla cugina Tania, cui il nonno portava fogli dattiloscritti che lei trascriveva sul computer. Ecco ricomposto il puzzle, ecco questo diario che, come tutti i diari - specialmente quelli riproposti senza manomissioni - ci riportano alla storia vera, a quella umanamente vissuta da chi c'era, all'emozione che prende quando sei al centro di avvenimenti che sai più grandi di te. Notazioni di luoghi, di caratteri, di situazioni che i documenti ufficiali non riusciranno mai a

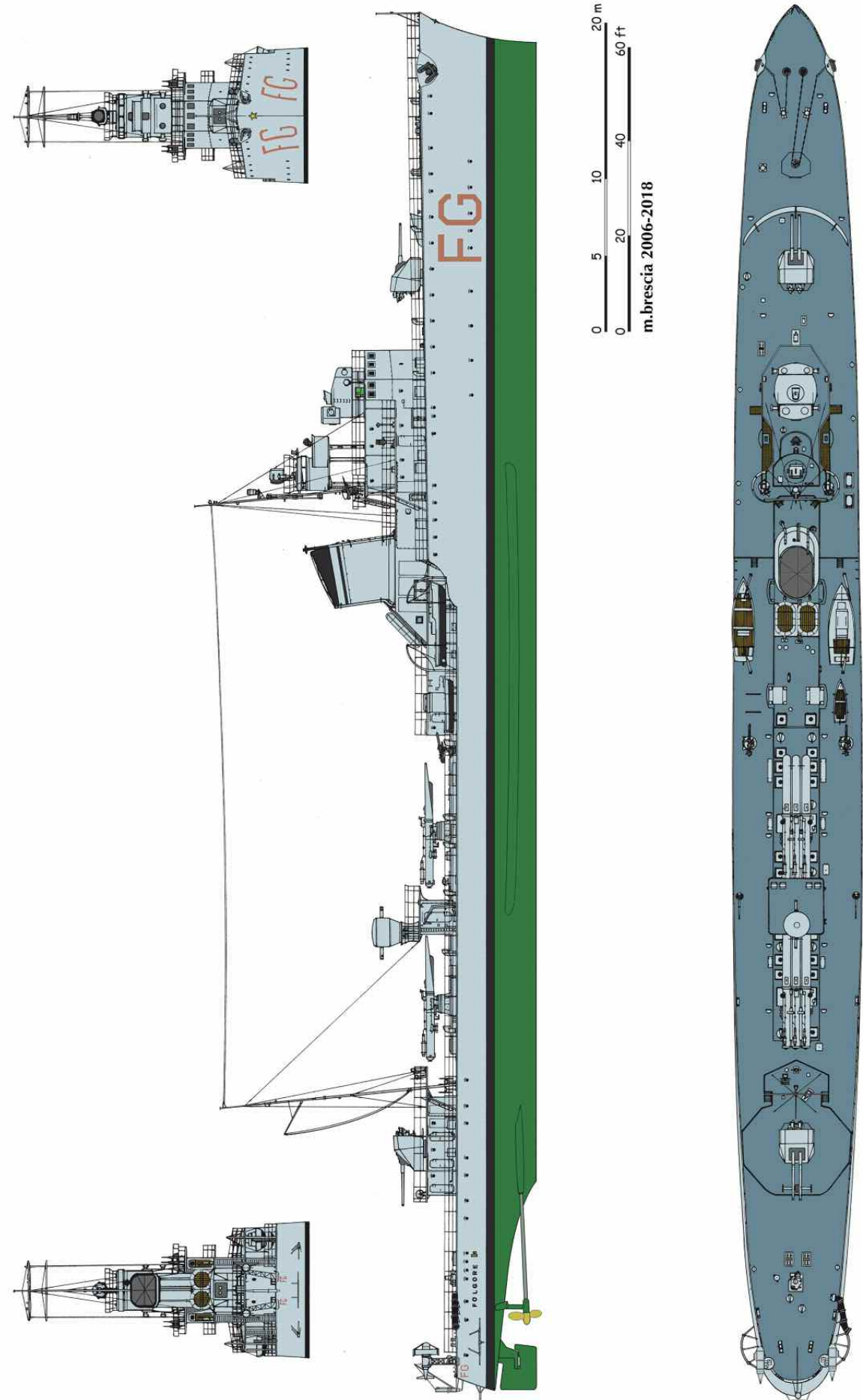
riportare ma che servono ad integrarli ed a completarli. I compagni d'avventura, i superiori, i nemici: pochi tratti di penna, annotazioni vivacissime, pertinenti e determinanti. E poi, i tedeschi, i "ribelli" ossia i (pochi) partigiani greci, le povere genti locali per nulla ostili agli Italiani.

La vicenda complessiva dei nostri soldati e marinai a Cefalonia è ormai nota e definita nei suoi dettagli: questo diario aggiunge, sottolinea, ci fornisce l'atmosfera nella quale si verificarono. Il marinaio scelto Del Vecchio così scrive: "L'eccidio di Cefalonia poteva essere evitato.... Il governo badogliano (sic) ci prese in giro... gli anglo-americani avrebbero potuto salvare la Divisione Acqui... furono grandi errori quelli fatti e decisi da Badoglio. Tantissimi Italiani non sarebbero così morti".

Seguono pagine di intensissima emozione, quando sono descritte vita e condizioni dei nostri prigionieri in Germania fino al loro rientro in Italia, in una stazione centrale di Milano dove "avevamo indosso indumenti sporchi e, al posto delle scarpe, un pezzo di tavola con una tomaia di stoffa, senza soldi e viveri", nel via vai di gente che non capiva che erano reduci di guerra e di prigionia e non barboni "o forse fingevano di non capire".

Ecco, in questo diario, la voglia di ripercorrere gli eventi passati e intimamente vissuti, per riscoprire, per non dimenticare ma soprattutto per non essere dimenticati.

Così il marinaio Franco, chiamato alle armi in Marina a diciannove anni e congedato dalla Marina Militare, come scrive nelle sue ultime righe del diario, semplicemente, nel novembre 1945 e da allora rimasto sempre con noi, alfiere del vessillo dall'ANMI del suo Gruppo fino agli ultimi giorni. Una volta marinaio, marinaio per sempre, così, in fondo, ribadisce questo diario.



CT Folgore come appariva alla battaglia di Punta Stilo del 9 luglio 1940



OROLOGIO CRONO

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

ACQUISTO RISERVATO AI SOLI SOCI

OROLOGIO UOMO

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

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

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113

oppure inviare una mail a:
pubblistroma@gmail.com

Su: www.pontedicomando.com
è attiva la nuova sezione
«oggettistica»

NOVITA'



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

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



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



BERRETTO TRADIZIONALE DA NAVIGAZIONE
in panno blu, rifinito internamente in pelle
e fodera taffetà.



SCALDACOLLO
in morbido pile
taglia unica
elasticizzata



ZUCCOTTO
Interno lana Thinsulate, per basse temperature.



PARKA MEDIO PESANTE

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



CAPPOTTA TIPO MARINAIO
invernale medio pesante.



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



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